✱ Année 1961-1962. — N° 63 A. N. Le Numéro : 0,20 NF Samedi 7 Octobre 1961 ✱

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ETRANGER : 40 NF
(*Compte chèque postal :* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

1re SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

COMPTE RENDU INTEGRAL — 5e SEANCE

Séance du Vendredi 6 Octobre 1961.

SOMMAIRE

1. — Remplacement d'un membre de commission (p. 2441).

2. — Renvoi pour avis (p. 2441).

3. — Rappel au règlement (p. 2442).
MM. Djebbour, le président.

4. — Questions orales sans débat (p. 2442).
Spécialisation des commerces (question de M. Becker) : MM. Missoffe, secrétaire d'Etat au commerce intérieur.
Prolongement du métropolitain jusqu'au rond-point de la Défense (question de M. Peretti) : MM. Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Peretti.
Desserte de Garges-lès-Gonesse (question de M. Mazurier) : MM. Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Mazurier.

5. — Questions orales avec débat (p. 2444).
Equipement routier touristique (question de M. Garraud) : MM. Garraud, Buron, ministre des travaux publics et des transports.
Liaison ferroviaire et routière entre la Grande-Bretagne et la France (questions de M. Denvers et de M. Boscher) : MM. Denvers, Boscher, Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Dreyfous-Ducas.

6. — Ordre du jour (p. 2449).

✱ (1 f.)

PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

REMPLACEMENT D'UN MEMBRE DE COMMISSION

M. le président. Le groupe de l'union pour la nouvelle République a désigné M. Bellec pour remplacer M. Noiret dans la commission de la défense nationale et des forces armées.

Cette candidature a été affichée le 5 octobre et publiée à la suite du compte rendu de la séance du même jour et au *Journal officiel du* 6 octobre.

Elle sera considérée comme ratifiée et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée par trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

— 2 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur le projet de loi portant réforme de l'enregistrement, du timbre et de la fiscalité immo-

bilière, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan (n° 1397).

Je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 3 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. Ahmed Djebbour. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Djebbour, pour un rappel au règlement.

M. Ahmed Djebbour. Mes chers collègues, une mesure a été prise, hier, par la préfecture de police à l'encontre de nos coréligionnaires d'Algérie.

Il est tout à fait normal que la police, devant la recrudescence des attentats, trouve un moyen efficace pour mettre à terre la rébellion. Mais il est inadmissible, dans un pays tel que la France, que des citoyens ne puissent pas même tranquillement rentrer chez eux lorsqu'ils ont terminé leur journée de travail.

M. le président. Monsieur Djebbour, excusez-moi de vous interrompre ; mais je dois vous faire remarquer que votre intervention, dont je ne conteste pas l'intérêt, ne constitue pas un rappel au règlement.

M. Ahmed Djebbour. Monsieur le président, je demande au Gouvernement de faire preuve, dans le choix des dispositions qu'il prend pour terrasser le F. L. N. et mettre un terme au terrorisme, de plus de justice à l'égard des innocents et de plus de fermeté envers les coupables.

M. le président. Monsieur Dejbbour, je répète qu'il ne s'agit pas là d'un rappel au règlement. La présente séance est consacrée aux questions orales avec ou sans débat.

M. Ahmed Djebbour. Le rappel au règlement est le seul moyen que nous ayons de présenter des observations de cette nature.

M. le président. Précisément, le sujet que vous traitez pourrait faire utilement l'objet d'une question écrite ou orale, déposée dans les formes réglementaires.

M. Ahmed Djebbour. Nos questions ne sont jamais retenues.

M. le président. Il vous est loisible de saisir la conférence des présidents où votre groupe est représenté.

En tout cas je ne puis vous laisser traiter ce sujet à l'occasion d'un rappel au règlement.

Observons tous une discipline nécessaire.

— 4 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle trois questions orales sans débat.

SPÉCIALISATION DES COMMERCES

M. le président. M. Becker expose à M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur que la législation des patentes est totalement inefficace. C'est ainsi que n'importe quel commerçant peut décider d'adjoindre à son commerce d'autres spécialités sans rapport entre elles et que l'on voit couramment des épiciers vendre des appareils électroménagers, sous l'œil de l'électricien voisin ou même mitoyen. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire cesser de telles erreurs qui nuisent à l'égalité des chances des commerçants.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur.

M. François Missoffe, *secrétaire d'Etat au commerce intérieur.* En application de la liberté du commerce proclamée par la loi des 2 et 17 mars 1791, encore en vigueur, toute personne a la faculté d'exercer tel commerce qu'elle trouve bon, à condition d'acquitter les droits de patente afférents à ses activités et de satisfaire aux lois et règlements, c'est-à-dire essentiellement de posséder une pleine capacité commerciale, d'être inscrite au registre du commerce à raison de toutes ses activités, d'acquitter les charges sociales ou fiscales lui incombant et, éventuellement, de se conformer à la réglementation régissant la profession qu'elle entend exercer.

Toutefois, la concurrence doit rester loyale. Il appartient, en cas de concurrence déloyale, aux commerçants qui s'estiment lésés d'intenter, en application de l'article 1382 du code civil, une action en réparation du préjudice qui leur est causé et, le cas échéant, de faire usage des droits que leur confère la législation afférente à la propriété industrielle, c'est-à-dire, essentiellement, à la contrefaçon de marques, dessins et modèles.

M. le président. La parole est à M. Becker.

M. Georges Becker. Monsieur le secrétaire d'Etat, si j'ai posé cette question, qui peut paraître d'un intérêt mineur, c'est parce que je sais qu'elle intéresse un très grand nombre de commerçants. Si le problème existe c'est parce que la notion de commerce n'est pas toujours séparée de celle de métier.

Ce n'est pas par hasard que j'ai choisi l'exemple des électriciens. En effet, supposez que dans un village — comme j'en ai été le témoin dernièrement — un électricien spécialisé vende, comme le veut son métier, des appareils électriques qu'il sera chargé d'installer, d'entretenir et de réparer le cas échéant ; supposez encore qu'à côté de lui — et c'est également ce que j'ai vu — un épicier se mette lui aussi à vendre des appareils électriques qu'il sera incapable, lui, d'installer, d'entretenir et de réparer. Lorsque les appareils vendus par l'épicier seront en panne ils devront être réparés par l'électricien.

Il y a là une absurdité évidente. Et afin de vous la faire mieux toucher du doigt je vous demanderai de bien vouloir faire le raisonnement inverse et songer à ce qu'on penserait d'un électricien qui se mettrait à vendre des lentilles, du café ou du beurre.

Certes, des difficultés d'ordre pratique se présentent.

Quand un épicier exploite le seul commerce du village, il doit pouvoir vendre des ampoules électriques, puisque celles-ci n'exigent ni entretien ni réparation et que n'importe qui peut les poser. Mais si cet épicier se mêle de vendre n'importe quel objet qui relève d'une autre activité commerciale il commet un abus commercial.

La législation devrait donc préciser les activités qui relèvent du métier et celles qui sont du domaine commercial. Toutes les opérations relevant d'un commerce qui est à la fois un métier, comme l'électricité, la quincaillerie et bien d'autres spécialités, ne devraient pas être confiées à n'importe quel commerçant, sinon on en arrive à faire de tous les commerçants des tenanciers de bazars — et il existe des bazars spécialisés dans ce genre de commerce — ce qui est de nature à créer une confusion commerciale absolument inconcevable qui empêchera les spécialistes de gagner leur vie en livrant la matière commerciale dont ils sont les maîtres à n'importe qui, à ceux qui ne sont pas qualifiés.

Voilà pourquoi j'ai voulu appeler votre bienveillante attention sur des cas de cette espèce. Votre réponse, qui est évidemment évasive étant donné l'état de la législation, devrait vous prouver simplement qu'il est besoin d'y réfléchir et de trouver une solution plus juste, plus équitable et plus efficace, afin d'éviter, entre commerçants de diverses natures, des querelles ou des différends qui sont toujours regrettables et que la raison réprouve. (*Applaudissements.*)

PROLONGEMENT DU MÉTROPOLITAIN JUSQU'AU ROND-POINT DE LA DÉFENSE

M. le président. M. Peretti expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que, par plusieurs questions écrites, il lui a demandé des précisions sur les dates et conditions de réalisation du prolongement du métropolitain jusqu'au rond-point de la Défense. S'il en juge par ses réponses, et notamment la dernière en date, du 23 avril 1960 (n° 4650), il ressort qu'une décision favorable a bien été prise et que les travaux pourraient commencer incessamment. Il lui demande s'il ne paraît pas opportun de se préoccuper dès à présent de l'autre problème qui conditionne l'amélioration de la circulation sur l'avenue de Neuilly aux abords du pont de Neuilly, soit l'aménagement d'un passage souterrain à la hauteur de l'avenue de Madrid et de la rue du Château. Plus de 50.000 véhicules parcourent journelle-

ment déjà l'avenue de Neuilly et plus de 12.000 l'avenue de Madrid et la rue du Château. Cette circulation, qui est déjà la plus importante de la région parisienne, ne pourra qu'augmenter, et notamment en raison des travaux prévus avenue de la Défense et de l'installation de grands centres d'expositions en ces mêmes lieux. Il lui semble que la construction du passage souterrain qu'il préconise se ferait à moindres frais si elle se faisait conjointement avec celle du nouveau tunnel destiné au métropolitain.

La parole est à M. Buron, ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je suis le premier à reconnaître que beaucoup de temps s'est écoulé depuis que l'honorable M. Peretti m'a posé sa question orale, et plus de temps encore depuis le jour où il a posé sa première question écrite transformée en question orale.

J'espère qu'il me donnera acte, cependant, que pour ce qui concerne la première partie de sa question tout au moins, le temps passé n'a pas été du temps perdu, puisque, le 6 juillet dernier...

M. Edmond Bricout. Geste platonique !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Non, monsieur le questeur, ce n'était pas un geste platonique, puisque à cette date j'ai donné un coup de pioche dont chacun reconnait qu'il n'était pas platonique. (*Sourires.*)

Depuis cette date, des travaux, adjugés depuis plusieurs mois, sont largement entrepris, de telle sorte que ce que demandait M. Peretti est en cours de réalisation. Des documents annexes au budget, distribués à la commission des finances, montrent que l'opération Etoile—la Folie est maintenant engagée et financée.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. La Folie est devenue raison. (*Sourires.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ainsi donc, les inquiétudes qui ont été légitimement exprimées sont maintenant au moins partiellement apaisées : je dis « partiellement », car c'est une question de temps et non pas une question de fonds.

Reste la deuxième partie de la question posée par M. Peretti.

L'aménagement à deux niveaux du carrefour formé par l'avenue de Neuilly, l'avenue de Madrid et la rue du Château, à Neuilly, est envisagé depuis longtemps dans le cadre de l'amélioration générale de la route nationale n° 13 dans la traverse de Neuilly, elle-même prévue au plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne.

Le projet d'aménagement du carrefour est en cours d'étude — et cette étude est très avancée — entre les services des ponts et chaussées et ceux de la Régie autonome des transports parisiens car sa réalisation définitive est subordonnée au report au Rond-point de la Défense d'un certain nombre de lignes d'autobus dont la station terminale est encore aujourd'hui le pont de Neuilly.

Ce report ne pourra être envisagé définitivement qu'une fois réalisée la desserte du Rond-point de la Défense par un premier tronçon de la voie ferrée transversale express Est—Ouest, celle que j'ai inaugurée par ce fameux coup de pioche le 6 juillet dernier.

C'est pourquoi, cette opération, si elle n'est pas inscrite dans un projet de travaux routiers et si les conditions de son financement ne sont pas encore clairement déterminées, doit laisser M. Peretti sans de trop grandes inquiétudes. Les modalités du financement ne pourront être assurées en totalité par le fonds spécial d'investissement routier. Mais, à l'occasion du troisième programme du fonds routier, ces modalités du financement seront fixées.

Je puis dire à M. Peretti que j'ai d'autant plus volontiers accepté de répondre à sa question que, d'abord, il l'avait posée depuis longtemps (*Sourires*), qu'ensuite une partie substantielle de sa question avait déjà, dans les faits, reçu une réponse satisfaisante.

J'espère qu'il me fera la confiance nécessaire si, ayant, par les faits, répondu à la première partie de sa question, je lui dis que l'opération est maintenant suffisamment engagée pour que je croie que, s'il avait accepté un nouveau report de sa question, il eût également obtenu une réponse satisfaisante et dans les faits à la seconde partie de cette question.

M. le président. La parole est à M. Peretti.

M. Achille Peretti. Je remercie infiniment M. le ministre des explications qu'il a bien voulu me donner et je lui rends volontiers hommage : le coup de pioche qu'il a donné était un coup de maître. J'espère qu'il sera suivi d'autres interventions aussi efficaces notamment au carrefour des avenues de Madrid et de Neuilly.

Ce n'est pas — je tiens à l'affirmer — un souci local qui m'a poussé à poser cette question. En effet, ce problème déborde largement le cadre de la ville de Neuilly que j'ai l'honneur d'administrer et il intéresse toute la région parisienne.

Il est certain, par exemple, que, lorsque le salon de l'automobile prendra place au rond-point de la Défense, la circulation sera plus difficile encore sur les voies dont j'ai parlé. Il est donc nécessaire de faire très vite.

Je reconnais volontiers également que M. le ministre a déjà fait commencer des travaux au pont Bineau qui présente un intérêt identique.

Dans la mesure où j'aurais la certitude que M. le ministre n'a pas le temps de me répondre mais qu'il agit, je souhaiterais la disparition de cette procédure des questions écrites pour ménager l'avènement d'un système efficace.

Qu'il me soit permis maintenant d'évoquer un problème général dont j'ai déjà parlé à la commission de la législation : Il conviendrait, selon moi, d'agir en sorte que ces affaires ne soient pas évoquées devant l'Assemblée qui risque, en les abordant, de perdre son temps. Il est certain, en effet, qu'une réponse de qualité comme celle que l'on vient d'entendre, pertinente et précise, m'aurait évité de déposer une question orale.

Faisant part un jour à M. Coste-Floret de mon désir d'obtenir une réponse à une question écrite, je reçus de lui ce conseil : « Transformez votre question écrite en question orale. Vous avez neuf chances sur dix pour que l'on vous réponde aussitôt ».

M. le ministre a préféré me répondre dans cette enceinte. Je le remercie de ses précisions et je suis sûr que sa déclaration sera suivie de décisions rapides. (*Applaudissements.*)

DESSERTE DE GARGES-LÈS-GONESSE

M. le président. M. Mazurier expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que certains habitants des grands ensembles de logements de la banlieue rencontrent chaque jour de grandes difficultés pour se rendre à leur travail et en revenir ; qu'en particulier les habitants de Garges-lès-Gonesse n'ont pas de véritable gare à leur disposition mais une simple halte ; que l'accroissement du nombre des voyages nécessite, en outre, une rotation beaucoup plus rapide des trains mis à leur disposition. Il lui demande : 1° s'il envisage d'aménager en véritable gare la halte actuellement existante ; 2° s'il entend prendre les mesures nécessaires pour améliorer la desserte, par autobus, de cette localité dont la population va encore doubler en moins d'un an.

La parole est à M. Buron, ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Là encore, je plaide coupable, aussi habilement que je puis.

J'espère que M. Mazurier m'en saura gré aussi aimablement que M. Peretti.

Cela dépendra de ma réponse, bien entendu ! (*Sourires.*)

La question se pose depuis que les agglomérations situées entre Pierrefitte et Villiers-le-Bel, de part et d'autre de la ligne de chemin de fer de Paris à Creil, ont été dotées d'un point d'arrêt des trains, dit de Garges, qui a été mis en service le 11 janvier 1959.

Il est exact que l'accroissement constant du nombre des usagers, résultant notamment de l'achèvement des groupes d'habitation de Sarcelles, rend les installations du point d'arrêt de Garges insuffisantes, cette halte devant faire face à un trafic quotidien de 27 trains — 28 à partir du 18 décembre prochain — dans le sens Paris-Creil et 29 trains dans le sens Creil-Paris, soit une fréquence d'une rame toutes les quatorze minutes aux heures de pointe de la matinée et d'une rame toutes les douze minutes à celles de la soirée.

Aussi ai-je demandé à la S. N. C. F., qui l'a accepté, de hâter la construction d'un bâtiment de voyageurs et celle d'un second quai qui sera réservé aux trains venant de Paris.

En outre, une passerelle, au Nord de la station, et, au Sud, un escalier communiquant avec le passage supérieur situé au kilomètre 11,259 seront établis.

Enfin, un escalier, débouchant au milieu du second quai prévu, donnera accès au passage supérieur emprunté par le chemin départemental n° 125, lorsque les opérations d'élargissement et de reconstruction de ce passage seront entreprises.

Je dois à la vérité de dire à M. Mazurier que j'avais quelque espoir, lorsque la question a été reportée l'hiver dernier, que les travaux seraient entrepris rapidement, comme me l'avait promis la S. N. C. F. M. Peretti rappelait, à l'instant, l'intérêt qu'il y a à transformer ces questions écrites en questions orales. L'avantage est certain. J'ai pu demander à la S. N. C. F. de ne plus perdre un instant, le programme étant, d'ailleurs, arrêté et la seule question qui se pose étant celle du démarrage avec une certaine priorité sur le plan du financement.

En ce qui concerne la desserte par autobus, son amélioration relève de la compétence du syndicat des transports parisiens, lequel a été saisi par mes soins de cette question.

Dans ce domaine également, j'espère être en mesure de donner à M. Mazurier — mais cette fois par écrit — des assurances qui lui prouveront que sa question n'a pas été inutile et purement platonique. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Mazurier.

M. Paul Mazurier. Monsieur le ministre, permettez-moi tout d'abord de vous remercier d'avoir bien voulu répondre à ma question orale.

Cette réponse, cependant, ne saurait me donner entière satisfaction.

En effet, en d'autres assemblées que celle-ci, j'ai souvent attiré l'attention des pouvoirs publics sur les inconvénients que présente l'accumulation dans la région parisienne de grands ensembles. Ceux-ci, s'ils permettent de loger la population, ne facilitent pas la vie des habitants, obligés d'exercer en d'autres lieux leur activité professionnelle.

Pourtant, j'ai sous les yeux des articles idylliques, publiés dans la grande presse parisienne, et traitant, à la fois, de Garges et de Sarcelles. La gare, en effet, monsieur le ministre, dessert les deux localités.

Le programme des travaux concernant Sarcelles se développe, certes, et l'on dit que cette commune doit bientôt compter quatre-vingt mille habitants. Mais où en est la réalisation du programme de la Dame-Blanche, selon lequel les ouvriers et employés devaient quitter le train au milieu de la verdure, près des troupeaux de vaches du voisinage qui leur fourniraient le lait frais, ce qui leur donnerait dès leur arrivée, l'impression qu'ils habitent la campagne ? Malheureusement, quand ils arrivent à ce qu'il est difficile d'appeler « la campagne », les voyageurs ne trouvent que la boue et des routes en fort mauvais état.

Mais en outre, monsieur le ministre, ces gens voyagent de façon invraisemblable. Vos services vous ont certainement soumis des statistiques. Je sais bien qu'on leur fait dire ce qu'on veut. Mais tout de même, aux heures de pointe, ce sont 650 à 720 voyageurs qui montent dans les trains à cette halte ou qui en descendent. Or cette halte est constituée par un quai provisoire doté d'un abri qui ne peut recevoir que vingt ou vingt-cinq voyageurs. La distribution des billets s'effectue sur le territoire de Sarcelles et, de ce fait, les habitants de Garges, qui viennent du grand ensemble et qui n'ont pas de billets, sont obligés d'emprunter le pont du chemin départemental 125 dont vous avez parlé et dont le département de Seine-et-Oise, après décision du conseil général, va financer l'élargissement.

Sur ce point, monsieur le ministre, j'aurais voulu obtenir une réponse précise. Peut-être, et je m'en excuse, me suis-je mal exprimé dans ma question orale, mais voici le problème : Il y a, en effet, un quai à Garges—Sarcelles. C'est exact. Il donne accès aux voyageurs, nous l'avons vu, de façon invraisemblable mais, après tout, pendant la guerre de 1914-1918, on s'en souvient, les wagons, prévus pour « huit chevaux en long » pouvaient également accueillir quarante « hommes ». La tradition, en somme, est maintenue.

En vérité, monsieur le ministre, qui a payé cette gare ?

Exclusivement, jusqu'à maintenant, les constructeurs et les communes.

Je voudrais savoir si le plan d'aménagement prévoit que les frais d'installation de la future gare incomberont à la S. N. C. F. ou bien, comme cela m'a été dit, s'ils viendront grever le budget des grands ensembles de Sarcelles et de Garges. On sait ce qui arriverait alors : la S. C. I. C., dont je ne mets pas en doute les capacités de constructeur, devrait, une fois de plus, reconsidérer ses prix. Toutes les dépenses étant, en dernier ressort, supportées exclusivement par les locataires, et les charges augmentant chaque mois, chaque trimestre, aucun loyer définitif ne peut encore être fixé. Si le prix de revient de l'ensemble des constructions doit, une fois encore, être augmenté, les occupants ne sauront pas, avant longtemps, à quoi s'en tenir.

On m'a affirmé que la S. N. C. F. ne construirait une gare qu'à la condition expresse que les deux communes de Garges et de Sarcelles et, à défaut, les constructeurs, en assument les frais.

Monsieur le ministre, vous le savez, les logements de Sarcelles sont d'un prix élevé, soit qu'on les achète, soit qu'on les loue. Les loyers atteignent quelquefois 30.000 francs par mois. Il serait injuste d'aggraver ces prix en y incorporant, pour finir, la part attribuée à chacun des charges inhérentes à la construction d'une gare. Ne craignez-vous pas que les habitants de ces ensembles, finalement, ne se lassent ? Ils devraient, non seulement acquitter le prix de la construction ou du loyer mais encore faire face à l'aménagement des moyens de transport qui leur sont indispensables pour gagner leur vie !

Monsieur le ministre, vous m'avez promis une réponse écrite. Je vous demande donc de me préciser les conditions dans lesquelles la nouvelle gare sera construite, qui la paiera et dans quel délai elle sera mise en service.

Ce sont, je le répète, des masses de 650 à 720 voyageurs qui, aux heures de pointe, arrivent à la halte ou en partent. Et les rames de banlieue, notamment celles de la banlieue Nord, ne contiennent que 900 voyageurs. Je vous laisse à penser les places qui restent disponibles pour les voyageurs qui montent aux haltes de Villiers-le-Bel ou de Goussainville. D'ailleurs, le même problème est posé pour la halte de Goussainville et vous savez, monsieur le ministre, que cette commune a dû s'endetter de 32 millions de francs pour la construction d'une gare. J'ose espérer que pour Garges et pour Sarcelles il n'en sera pas de même et que les intéressés pourront voyager normalement.

Je vous remercie, par avance, de ce que vous voudrez bien faire à cet égard. (*Applaudissements.*)

— 5 —

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle trois questions orales avec débat.

ÉQUIPEMENT ROUTIER TOURISTIQUE

M. le président. M. Garraud demande à M. le ministre des travaux publics et des transports quelles dispositions il compte prendre pour promouvoir l'équipement routier touristique. La construction de routes d'intérêt touristique apparaît, en effet, indispensable pour développer le potentiel économique de la France et permettre à notre pays de conserver une position compétitive dans la concurrence touristique européenne. Dans ce but serait nécessaire la réalisation de : routes d'accès à des cols, des sommets ou des belvédères ; routes de corniche de bord de mer ou de lac ; routes de desserte de gorges pittoresques ; routes d'accès à des stations balnéaires ou de sports d'hiver (à l'exclusion des antennes intérieures de lotissement) ; routes d'accès à des monuments historiques ou à des sites classés. La construction de ces routes sera souvent trop onéreuse pour les seules collectivités locales (départements et communes) qui pourraient cependant en tirer de nouvelles ressources.

La parole est à M. Garraud.

M. Robert Garraud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de délimiter le problème que je désirerais soumettre à votre attention.

De quoi s'agit-il, en effet ?

Des routes touristiques.

Il n'existe pas, à ma connaissance, de définition officielle d'une route touristique. Aussi me semble-t-il bon, pour la clarté

de notre propos, de distinguer dans l'équipement routier français trois sortes de routes pouvant être considérées comme touristiques.

Premièrement, les routes touristiques de liaison, comme la R. N. 7, la route bleue, la route blanche, la route mauve, qui permettent à un grand nombre de touristes d'aller de leur résidence ou d'une frontière à l'endroit où ils désirent séjourner ou qu'ils désirent voir. C'est dans ce groupe qu'entrent tous les grands axes routiers français ; il comprend donc essentiellement des routes nationales.

Le deuxième groupe comprend ce que l'on pourrait appeler les routes touristiques pittoresques. Ce sont des routes en général moins fréquentées que les précédentes et qui permettent, par un circuit associant souvent routes nationales et routes départementales, de visiter les principales curiosités d'une région. Je citerai à titre d'exemple la route des grandes Alpes, la route des grandes Pyrénées, la route d'Auvergne, la route des vins d'Alsace, la route des légendes en Bretagne. Ces routes sont, en fait, à double usage. Elles desservent tout d'abord les communes des régions traversées : c'est dans un intérêt économique et social qu'elles ont été crées. Elles sont empruntées en second lieu par les touristes ; c'est là leur intérêt économique chronologiquement secondaire ; en fait, ce trafic assure leur rentabilité d'une manière indirecte.

Les routes dont je désirerais vous entretenir sont celles du troisième groupe, celui des routes purement touristiques, c'est-à-dire des routes qui n'ont leur raison d'être qu'en fonction d'une activité touristique, autrement dit des routes spécialement conçues pour amener des touristes français et étrangers en des endroits réputés pour la beauté du site ou l'agrément du climat, en des lieux réputés pour les événements historiques, littéraires ou artistiques qui s'y sont déroulés ou dans les stations réputées pour les sports qu'on y pratique ou les distractions qu'on y trouve.

Il y a là tout un champ d'activité susceptible de favoriser le développement de notre tourisme national et dont nos investissements routiers doivent tenir compte.

Or, dans le passé, très peu de routes ont été construites à titre purement touristique.

Par bonheur, certaines réalisations, faites à d'autres fins, ont un caractère touristique qui, parfois, a survécu à leur destination première. Le cas le plus typique est celui des routes stratégiques de la frontière des Alpes. Les routes du Galibier et de l'Izoard, par exemple, ont été intégrées dans la nationale 202 et sont devenues les fleurons de la route touristique des grandes Alpes.

Il va donc falloir construire de nouvelles routes dont l'attrait sera le voisinage de l'eau : routes des bords de lacs, routes de gorges. Il va falloir construire des routes spectaculaires, à la fois par leur altitude et par les sites qu'on y découvrira : routes de grands cols, routes de pénétration de vallées, routes de sommets et de crêtes, routes de corniches. Il va falloir construire des routes d'intérêt culturel : routes d'accès à des sites ou monuments historiques et même routes d'accès à des sites préhistoriques. Enfin, il faudra construire des routes d'accès à des stations balnéaires ou thermales et à des stations de sports d'hiver ou d'alpinisme La route est, bien souvent, la condition de mise en chantier d'une station. Or, dans l'état actuel des choses, cette route est souvent trop onéreuse pour le département et les communes intéressées. On ne peut inclure la totalité de son prix dans le prix de revente des terrains lotis. Alors, faute de route, une station qui ferait revivre toute une région reste à l'état de projet pendant que les stations des pays voisins sont créées, se développent et prospèrent.

Je pense que, à ce point de mon propos, vous serez tous d'accord avec moi : il faut créer des routes touristiques.

Mais comment ?

L'important est de concentrer son effort sur quelques travaux d'intérêt exceptionnel et non de saupoudrer l'ensemble du territoire de légères améliorations sur des routes pittoresques. Ce travail, certes, a son intérêt mais il peut être mené à bien et, en fait, il est réellement exécuté à l'aide de procédures normales.

Il faut donc, avant tout, éviter un éparpillement excessif des crédits.

Pour ce faire, il me semble que la meilleure procédure consiste à confier à ceux qui ont l'expérience des problèmes touristiques le soin de sélectionner les projets et le conseil supérieur du tourisme placé auprès de vous, monsieur le ministre, est certainement le plus compétent pour faire ce choix et arrêter les programmes.

Ensuite, il faudra décider du meilleur tracé de ces routes et, là encore, c'est l'affaire d'un organisme placé sous votre haute autorité, monsieur le ministre, la direction des routes.

Mais comment la construction de ces routes touristiques sera-t-elle financée ?

Disons-le ouvertement, car cela simplifiera le débat : la plupart des routes touristiques à construire ont le caractère de routes départementales.

Le fonds routier départemental comporte d'ailleurs un chapitre des routes touristiques et certains conseils généraux ont prévu, dans leurs plans, une fraction notable des travaux inscrits au plan de modernisation et d'équipement. Le plus bel exemple des travaux de ce genre est peut-être cette magnifique route du col de la Bonnette, la plus haute route d'Europe, réalisée par le conseil général des Alpes-Maritimes et que nous avons inaugurée, pas plus tard que dimanche dernier.

En règle générale, les charges sont trop lourdes pour qu'un département puisse entreprendre des travaux de construction routière qui revigoreraient son économie, d'autant plus que les départements qui en ont le plus urgent besoin sont souvent ceux qui sont les plus pauvres.

Il est donc bien certain que le problème des routes départementales touristiques ne peut être résolu que grâce à des subventions de l'Etat prélevées à une source régulière de financement.

Nous sommes alors amenés à demander que soit reconsidérée la répartition des fonds inscrits au chapitre des « routes touristiques » du fonds routier départemental. En effet, jusqu'à présent, le ministère de l'intérieur répartissait en totalité ses crédits entre tous les départements avant l'établissement du programme pluriannuel des travaux.

Les conseils généraux, pour l'emploi des subventions, avaient alors à choisir entre les travaux à caractère normal et les travaux spécifiquement touristiques. Ces derniers étaient de ce fait désavantagés, d'une part à cause de leur caractère de rentabilité indirecte, d'autre part parce que leur montant unitaire parfois relativement élevé conduisait à faire absorber par une seule opération une fraction notable du programme quinquennal, ce qui est une décision bien difficile à prendre pour une assemblée.

Il serait donc souhaitable que le ministère de l'intérieur fasse deux parts de ces crédits, une qui serait répartie suivant les règles habituelles pour résoudre les problèmes normaux qui se posent dans tous les départements, une autre pour aider les collectivités locales à résoudre un certain nombre de problèmes exceptionnels qui peuvent se poser dans presque tous les départements mais qui ne se posent pas la même année dans tous.

Le problème des routes touristiques est un de ces problèmes. D'autre part, il nécessite souvent une coordination entre plusieurs départements, qui se fera au mieux sous l'égide de l'Etat.

Nous arrivons donc à la conclusion que, dans des conditions budgétaires normales, il serait souhaitable qu'un crédit spécial fût affecté au problème des routes touristiques.

Sur ce crédit, des subventions seraient accordées aux collectivités locales à un taux variant de 20 à 80 p. 100. Les participations des collectivités locales devraient donc doubler ce crédit. Il serait alors possible de dresser, comme il a été fait pour les routes nationales, un plan de quinze ans, ce qui permettrait de résoudre en très grande partie le problème des nouvelles routes touristiques.

En résumé, il m'apparaît qu'il faut créer un fonds spécial d'investissement des routes touristiques. Que ce fonds soit géré par le ministère de l'intérieur ou par le ministère des travaux publics, des transports et du tourisme. c'est là un problème qui regarde le Gouvernement.

Ce qui importe, c'est qu'il paraît souhaitable de prévoir l'existence, auprès du ministre qui sera chargé de ce problème, d'une commission de gestion réunissant des représentants du Parlement, des administrations, du ministère de l'intérieur, du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme — notamment du commissariat général au tourisme et de la direction des routes — du haut-commissariat à la jeunesse et aux sports et de la direction générale des eaux et forêts.

Il importe aussi que les usagers y soient représentés par le Touring-Club de France, l'Automobile-Club de France, le Club alpin français, les fédérations sportives, la fédération nationale des associations de routes touristiques.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, les propositions sur un programme national d'équipement en routes

touristiques qu'il m'est agréable d'avoir pu vous présenter. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, le ministre chargé du tourisme est très reconnaissant à M. Garraud, non seulement de la question qu'il a posée mais aussi de la façon dont il l'a traitée. Naturellement, le ministre des travaux publics et des transports, lui, est un peu plus embarrassé, et ce pour les raisons qu'a fort bien indiquées M. Garraud lui-même.

En tant que ministre chargé du tourisme, comment ne pourrais-je pas être favorable à tout ce qui permet l'accès aux lieux si remarquables que nous avons à présenter dans la montagne, dans les régions côtières et à l'intérieur de notre pays ? Bien entendu, ce que tous les responsables locaux qui bénéficient de sites charmants, de châteaux, de vieilles églises, de possibilités naturelles, demandent à l'Etat, c'est au moins de permettre l'accès jusqu'à ces beautés. Je sais qu'il existe quelques conservateurs — mais il sont de moins en moins nombreux — qui souhaitent au contraire que le ministre des travaux publics et des transports ne réalise pas cet accès, de telle sorte que les endroits charmants gardent leur charme.

Mais le ministre chargé du tourisme est un partisan du tourisme de masse. Il se fait suffisamment critiquer par les journaux « distingués » à ce sujet ! Par conséquent, il est sensible à l'appel lancé par M. Garraud.

Aussi bien, en ce qui concerne le programme directeur de l'équipement du réseau national — celui que le Gouvernement a approuvé il y a déjà dix-huit mois et que nous allons discuter à l'occasion du budget du fonds routier et pour lequel, d'ailleurs, des efforts sensibles sont faits comme l'an dernier, afin de rattraper rapidement le terrible retard que nous avons en cette matière, incontestablement — je suis tout prêt à prouver à tout moment, et je le démontrerai au cours de la discussion budgétaire qu'un effort est fait pour ce qui concerne le réseau national proprement dit, facilitant ainsi l'approche des régions touristiques dont M. Garraud, auquel le ministre chargé du tourisme est trop heureux de joindre sa voix, vantait les charmes.

Mais le problème n'est pas seulement d'approcher, il est d'aller jusqu'au bout. Approcher par le réseau national, c'est ma responsabilité ; créer de nouvelles routes d'intérêt touristique, améliorer les chemins qui actuellement relient les agglomérations aux sites qu'évoquait M. Garraud, n'est que rarement ma responsabilité. M. Garraud lui-même l'a reconnu en disant qu'il s'agit le plus souvent de chemins départementaux ou vicinaux. Il citait l'effort très méritoire accompli récemment par le département des Alpes-Maritimes. Je puis rappeler également l'effort accompli par le département de la Savoie, qui tout seul a créé la route de Courchevel et donné ainsi à ce haut site du haut alpinisme le retentissement qu'on lui connaît et aidé à la réputation qu'il s'est acquise non seulement par les touristes qui le fréquentent mais par les champions qui ont étonné l'Amérique.

Cela étant, le problème, qu'il se pose au ministre de l'intérieur ou au ministre des travaux publics, n'est bien entendu qu'un seul et même problème de Gouvernement. C'est pourquoi je n'ai pas voulu dériver la question que m'a posée M. Garraud sur mon collègue de l'intérieur, qui, à son tour, aurait pu la dériver sur moi.

Bien sûr, il est des routes nationales qui vont jusqu'au bout de l'exploitation touristique que souhaite M. Garraud. Mais, le plus souvent, il s'agit de routes départementales et de chemins vicinaux.

Après une période d'abstinence particulièrement remarquée par les touristes automobiles en ces dernières années, le Gouvernement a relancé le fonds d'investissement routier, dont quelques-uns, n'est-il pas vrai, monsieur Dreyfous-Ducas ? avaient constaté avec amertume la quasi-condamnation à mort il y a deux ans. Sensible aux observations qui avaient été présentées par les uns et par les autres, le Gouvernement a, en quelque sorte, ressuscité le fonds routier et a fait approuver le programme dont nous parlerons dans un mois.

Evidemment, c'est au moment précis où ce programme reparaît que des voix particulièrement autorisées se font entendre pour lui ajouter, avant même qu'il n'ait pris son rythme de départ, des surcharges nouvelles.

Je le répète, il était habile de votre part, monsieur Garraud, d'interpeller le ministre chargé du tourisme car celui-ci ne peut pas ne pas être sensible à votre appel. Mais, cette fois-ci, je ne peux répondre d'une façon nette comme j'ai pu le faire il y a quelques instants à l'occasion des deux questions orales sans débat, et je le regrette.

Je n'ai pas la possibilité de dégager des crédits pour des routes dont je n'ai pas la responsabilité, mais, comme ministre chargé du tourisme, je suis sensible à votre appel. Mon collègue de l'intérieur, moi-même et tous ceux qui s'intéressent à ces problèmes — je sais qu'ils sont nombreux dans cette Assemblée — nous nous efforcerons de trouver des modes nouveaux de financement pour la remise en ordre tant attendue de notre réseau routier, afin que n'apparaisse pas trop cruellement le retard que nous avons dans trop de régions touristiques dont vous avez avec tant de talent, monsieur le député, chanté le los. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Garraud pour répondre au Gouvernement.

M. Robert Garraud. Je vous remercie, monsieur le ministre, de la façon extrêmement aimable dont vous avez retenu ma question orale.

Dans le cadre des réalisations gouvernementales, il m'est également agréable de souligner ce qui a été fait au cours de ces dernières années par M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme pour réaliser un axe touristique qui avait été mis en très grave danger lors des inondations de 1957. Je veux parler de la route des grandes Alpes.

Or, tout au long de ce magnifique itinéraire, d'Evian à Nice, par les plus grands cols d'Europe, M. le ministre a fait accomplir des travaux considérables qui vont permettre à brève échéance aux touristes de reprendre cet axe touristique dans toute sa longueur.

Je tenais à le dire publiquement et à en remercier M. le ministre. Mais par-delà ces axes, comme il l'a dit tout à l'heure, il y a lieu de prévoir l'aménagement de voies de pénétration secondaires. En particulier, pour arriver aux stations de ski qu'on nous demande de créer et qui doivent être situées à 1.800 mètres d'altitude, il est indispensable de commencer par faire la route.

Or, dans l'état actuel des choses, les départements ne peuvent entreprendre ces travaux sans un concours massif de l'Etat.

Je tenais à souligner cette nécessité.

Je remercie M. le ministre d'avoir bien voulu le reconnaître. Je suis persuadé qu'il sera notre allié pour demander à M. le ministre de l'intérieur de revoir le fonctionnement du fonds d'investissement routier départemental qui, manifestement, n'est plus adapté à certains problèmes de nos régions de haute montagne ou de bord de mer. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Le débat est clos.

Les deux questions suivantes ayant le même objet, l'Assemblée voudra sans doute, en accord avec M. le ministre des travaux publics et des transports, procéder à un débat commun.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

LIAISON FERROVIAIRE ET ROUTIÈRE ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LA FRANCE

M. le président. M. Denvers rappelle à M. le ministre des travaux publics et des transports la nécessité d'améliorer considérablement les moyens de communication que peuvent emprunter voyageurs, marchandises et véhicules automobiles entre la Grande-Bretagne et la France. Entre autres le tunnel sous la Manche, par exemple, dont l'étude technique semble bien être maintenant achevée, peut être construit et financé grâce à des initiatives privées. Ce projet a été depuis quelque temps soumis à l'attention et à l'examen du Gouvernement français aussi bien que du Gouvernement britannique. Il lui demande s'il compte prendre l'initiative de provoquer une conférence sur ce projet entre les deux gouvernements intéressés afin d'aboutir à une décision.

M. Boscher rappelle à M. le ministre des travaux publics et des transports la nécessité d'améliorer considérablement les moyens de communications que peuvent emprunter voyageurs, marchandises et véhicules automobiles entre la Grande-Bretagne et la France. Il expose que le tunnel sous la Manche, dont l'étude technique est achevée depuis longtemps et a abouti à des

plans parfaitement réalisables peut être construit et financé grâce à des initiatives privées et que ce projet a été, depuis plusieurs mois, soumis à l'examen du Gouvernement français aussi bien que du Gouvernement britannique. Il lui demande s'il compte prendre l'initiative d'une conférence intergouvernementale afin d'aboutir à une décision.

La parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Monsieur le ministre, mes chers collègues, après une accalmie, une pause de plusieurs années, voilà qu'il est aujourd'hui de plus en plus nettement question, en maints lieux publics et privés, de ce qu'on appelle « la liaison sous-marine ou terrestre entre la Grande-Bretagne et la France ».

S'agit-il d'un spasme nouveau, de la relance d'une affaire déjà bien ancienne, qui se pose depuis un siècle, mais qui n'a pas pour autant vieilli ? Ou s'agit-il, cette fois, d'une offensive sérieuse comme l'avait été celle de 1882, année où les Anglais finissaient de creuser une galerie sous-marine de 1.842 mètres et les Français la leur, plus longue de 3 mètres que celle de leur vis-à-vis ?

C'est parce qu'il nous a semblé que nos deux pays, tant par leurs opinions publiques respectives, que par leurs représentants officiels, n'ont jamais été aussi proches d'un accord susceptible d'ouvrir des espoirs que nous avons cru devoir y intéresser le Parlement français et demander au Gouvernement, ou au ministre des travaux publics qui le représente, de bien vouloir nous dire ce qu'il sait de l'affaire et nous faire connaître s'il a à ce sujet des intentions.

Je m'en voudrais de provoquer ici, à propos de la question dont nous débattons, une controverse de caractère technique qui, si elle s'ouvrait, nous entraînerait trop loin. Tout, à cet égard, serait pour nous prématuré et inopportun. L'heure du choix à faire entre les projets et les techniques de franchissement du Pas-de-Calais ne me paraît pas encore sonnée pour le Parlement.

Le but de ma question et de celle de mon collègue M. Boscher, posée d'ailleurs en accord avec nos collègues du groupe « amitié franco-britannique », c'est de savoir si le Gouvernement français a vraiment pris une décision valable qui doive le conduire à examiner les données des projets connus de franchissement du détroit et dont pour certains, comme plus spécialement celui du tunnel, les études semblent être très poussées et favorablement appréciées, même sous leur aspect financier, ce qui permet d'affirmer qu'il est réellement possible d'entreprendre et de réaliser la liaison à pied sec de nos deux rivages que séparent 35 à 40 kilomètres de mer.

Le Gouvernement ne peut et ne doit pas, face aux initiatives privées et en raison du caractère d'intérêt général évident d'un tel projet, rester muet et indifférent.

Je n'ignore pas la décision prise à ce sujet par le conseil des ministres, dans sa réunion du 22 août dernier, selon laquelle on avait admis le principe de contacts entre les gouvernements français et britannique, pour l'étude des différents projets de construction d'un ouvrage reliant la France à l'Angleterre.

Depuis cette décision, qui n'est pas sans importance, y a-t-il du nouveau ?

Du côté britannique, le gouvernement a, lui aussi, pris conscience de l'utilité d'un ouvrage fixe de franchissement du Pas-de-Calais, à tel point que nous croyons savoir que, aussitôt connue la position du conseil des ministres, il adressa au Gouvernement français, ces semaines dernières, une proposition de prise de contact et de fixation de date. A ce jour, il ne semble pas qu'une réponse ait été faite à l'offre britannique.

Nous souhaitons donc, monsieur le ministre, que puisse être décidée au plus tôt une conférence intergouvernementale, afin que s'ouvrent les négociations diplomatiques, politiques et économiques susceptibles d'aboutir à la réalisation d'une œuvre qui favoriserait, à l'heure où nous sommes, face aux grands problèmes mondiaux, non pas seulement les rapports entre la France et la Grande-Bretatagne, mais, plus encore, les rapports quasi nécessaires entre la Grande-Bretagne et l'Europe entière.

La mise en place et en exploitation d'un ouvrage de franchissement du détroit plus efficace et moins précaire que les navigations maritime et aérienne, pour aussi progressives qu'elles soient, n'est aujourd'hui plus du tout du domaine de l'utopie, des impossibilités techniques, ni des résistances d'ordre militaire ou économique.

Toutefois, il va sans dire que l'on ne peut se déterminer d'emblée sans prendre en considération certaines situations économiques et politiques acquises de part et d'autre du « channel ».

D'autre part, les préventions une fois levées, ce qui semble bien être le cas aujourd'hui, notamment du côté des Anglais, il n'en demeure pas moins vrai que des intérêts importants sont en jeu, avec lesquels il faut nécessairement compter. Tous les Européens éprouvent le besoin de voir faciliter les communications entre les divers pays dont ils relèvent. La Grande-Bretagne ne saurait vouloir autre chose. Les Britanniques, si traditionnellement fiers de leur insularité, se rendent parfaitement compte qu'elle n'est plus qu'un mythe en 1961. D'où, aujourd'hui, de leur part, des réactions bien plus favorables qu'auparavant à l'égard des communications plus rapides, plus commodes entre leur île et le continent européen.

La mer a certes préservé l'Angleterre des invasions militaires de Napoléon et de Hitler. Mais est-ce que Londres et la population britannique ont été pour autant épargnés par l'aviation nazie et par les V 1 et les V 2 de la dernière guerre ? Le seraient-elles davantage demain en cas de nouveau conflit ? De l'autre côté de notre littoral, personne donc ne croît plus, les militaires pas plus que les autres, à l'invulnérabilité de l'Angleterre du chef de sa barrière maritime périphérique.

Nous sommes de ceux qui pensent que l'heure est venue pour la France et la Grande-Bretagne d'accepter d'engager entre elles des pourparlers et d'ouvrir des discussions en vue d'envisager de se relier plus aisément encore, plus efficacement surtout, par des communications totalement sans rupture.

Ne sommes-nous pas à l'ère des astronautes et des cosmonautes, à l'heure des distances qui n'en sont plus, à l'heure des solutions techniques à tous problèmes pour aussi difficiles et gigantesques qu'ils soient ?

Ne sommes-nous pas à l'instant précis où la Grande-Bretagne souhaite s'agglutiner plus solidement à l'Europe et choisir comme l'a fait la France, le chemin des grandes initiatives communes européennes d'ordre économique et d'ordre politique, pour ne pas avoir peur d'affronter les grandes entreprises qui doivent faciliter et multiplier entre les hommes, entre les capitales, entre les nations, entre les continents, les échanges humains et commerciaux, gages peut-être définitifs de paix et de prospérité pour tous les peuples ?

Des dizaines de millions d'être humains de part et d'autre du Channel, des réseaux routiers et ferroviaires d'un potentiel considérable dans l'un et l'autre des pays en cause, est-ce que cela ne vaut pas la peine que les gouvernements français et britannique se préoccupent avec conviction et résolution de les intégrer le plus rapidement possible ?

L'instauration entre l'île britannique et notre continent de moyens de communication considérablement améliorés par rapport à ceux existants, ouverts aux personnes, aux marchandises, aux véhicules automobiles marquerait certes pour les Anglais l'abandon du dogme de l'insularité, mais inscrirait, pour les Européens que nous sommes, une date mémorable dans l'histoire des liaisons internationales.

Gouvernement et Parlement ont, me semble-t-il, le devoir d'apporter à tout projet raisonnable, valable et supportable qui y contribuerait une adhésion rapide.

En effet, s'agisant d'une œuvre dont les avantages directs et indirects tels que le développement des échanges et du tourisme international dépassent à la fois très largement le cadre des sociétés privées et celui des seules relations franco-britanniques, il nous faut donc réclamer des gouvernements intéressés qu'ils acceptent de faire leur la recommandation du Conseil de l'Europe qui, en septembre de l'an dernier, préconisait de réaliser une union toujours plus étroite entre ses membres et de favoriser leurs progrès économiques par une étude des possibilités actuelles de construction d'un ouvrage à travers la mer du Nord et des avantages qui en résulteraient.

« Quand ces trente-deux kilomètres, disait récemment un Européen, membre de notre assemblée, pourront être parcourus par les automobilistes aussi vite que les trente kilomètres qui séparent les périphéries de Londres, quand les voyageurs pourront monter dans le train à la gare Victoria et en descendre quatre heures plus tard à la gare du Nord, alors les Anglais commenceront à connaître l'Europe sous un jour nouveau et à sentir qu'ils en font partie comme jamais auparavant. »

Voilà, n'est-il pas vrai, monsieur le ministre, mes chers collègues, qui ne peut pas nous laisser indifférents ! (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Boscher. (*Applaudissements.*)

M. Michel Boscher. Monsieur le ministre des transports, j'avais adressé la présente question à M. le Premier ministre. Si je tiens à préciser cela, ce n'est pas que je ne me réjouisse

de votre présence en cet hémicycle, mais c'est parce que cette question était destinée en définitive à préciser bien plus une option politique qu'à examiner l'aspect technique d'un projet déterminé, encore moins à faire un choix entre les diverses solutions proposées pour relier la France à la Grande-Bretagne.

Cette question, je vous l'ai posée au nom des soixante-dix députés membres du groupe d'amitié franco-britannique de cette Assemblée et en ma qualité de vice-président de ce groupe. C'est dire qu'à l'Assemblée nationale l'éventail de nos collègues qui s'intéressent à ce problème et qui souhaitent lui voir apporter une solution positive est très large ; aussi large du reste, qu'est le soutien que reçoit ce projet de l'autre côté de la Manche. J'ai en effet dans mon dossier une motion déposée sur le bureau de la Chambre des communes et portant 70 signatures provenant de membres des trois partis représentés à Westminster. Elle a été également déposée à la Chambre des lords sous la signature de lord Amulree.

Cette motion, pressant le gouvernement britannique d'entamer les pourparlers préliminaires, est rédigée en termes quasi identiques à ma propre question. Ce n'est du reste pas l'effet du hasard, car je vous avouerai que l'une et l'autre ont été rédigées tout près d'ici, autour d'une table sympathique, lors de la venue d'une délégation de nos amis britanniques à Paris, au mois de juin dernier.

Il faut donc que vous sachiez, monsieur le ministre, qu'il y aura, au sein des Parlements de nos deux pays, un fort courant d'opinion en faveur d'un démarrage rapide des négociations et puis, bien sûr, pour le passage à l'étape suivante, celle de la construction de l'ouvrage.

Nous avons, depuis, appris avec satisfaction — mon collègue M. Denvers le rappelait tout à l'heure — que le conseil des ministres s'était saisi du dossier à la fin du mois de juillet et avait décidé d'entamer des négociations préliminaires.

Je suis obligé alors, monsieur le ministre — et je m'en excuse — de vous mettre en cause personnellement et dans les mêmes termes que M. Denvers. Je le ferai d'ailleurs sans aucune acrimonie. Si mes renseignements sont exacts, après un premier échange de vue avec votre collègue britannique des travaux publics, M. Marples, vous n'auriez pas pu, malgré ses invitations vous mettre d'accord avec lui pour fixer une date de rencontre...

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Non ! c'est fait. Un contact a été pris.

M. Michel Boscher. J'en prends acte avec satisfaction. Si cela n'avait pas été le cas, l'Assemblée aurait pu craindre que les Anglais n'aient trop tendance à nous dire : « Messieurs, c'est à vous de jouer » ; ils auraient ainsi eu beau jeu de retourner à la France la fameuse phrase de Fontenoy : « Messieurs les Français, tirez les premiers ».

Vous avez dit que le nécessaire a été fait. Je vous en remercie. Je vous ai dit qu'en ce qui me concerne, c'est bien plus la décision de principe qui m'importe que l'adoption de telle ou telle solution.

Pour faire néanmoins brièvement le tour de la question, je me dois de rappeler à nos collègues qu'il existe à ce jour des études sérieuses portant sur les solutions suivantes : un tunnel exclusivement ferroviaire avec système d'embarquement des voitures automobiles sur wagons spéciaux ; un tunnel mixte voie ferrée et route ; un projet hybride pont et tunnel, la partie souterraine ou plutôt sous-marine n'intéressant que la haute mer ; et enfin un pont complet, ferroviaire et routier.

Les estimations nécessaires à la réalisation de ces projets ont été faites. Elles oscillent entre deux milliards et trois milliards et demi de nouveaux francs, et la rentabilité commerciale semble assurée, eu égard à l'accroissement considérable de la circulation qui résulterait de l'établissement de ce lien solide entre nos deux pays.

Pour des raisons évidentes, l'impulsion première ne peut venir que des Etats intéressés, même si une large part de financement est ensuite assurée par des capitaux privés.

Ceux-ci semblent, en effet, prêts à s'intéresser à l'affaire puisque je relève, parmi les participants des diverses sociétés d'études déjà créées, la compagnie du canal de Suez et des groupes américains — sans parler de la S. N. C. F. et des chemins de fer britanniques — pour la société du Groupement d'études du tunnel sous la Manche, et une liste imposante de grosses firmes métallurgiques et sidérurgiques françaises pour la société d'études du pont sur la Manche, présidée par M. Jules Moch, ancien président du conseil.

Il semble que l'abondante publicité dont a bénéficié le projet de pont préconisé par cette seconde et plus récente société, ne soit pas étrangère aux intérêts évidents que trouverait la sidérurgie française et britannique à un ouvrage aérien qui nécessiterait la fourniture de quelque 800.000 tonnes d'acier.

Je pense qu'en effet un tel tonnage peut représenter, pour l'industrie française, un débouché de production appréciable, d'autant qu'il serait étalé sur environ quatre années, mais cet argument ne me paraît pas devoir être seul considéré lorsque l'option devra être prise sur le plan technique.

Le pont a ses avantages pratiques — j'ouvre ici une parenthèse — c'est évident ; le tunnel en a d'autres, peut-être moins voyants mais qui existent, sur le plan de la sécurité, et je pense hélas ! au cas de conflit international.

Et surtout, le tunnel ne soulève pas le problème de droit international qui se poserait très certainement s'il s'agissait d'un pont. Sans vouloir jouer les Cassandre, je suis persuadé que ce dernier problème sera beaucoup moins facile à résoudre que ne pensent les promoteurs du projet, surtout dans un certain contexte international où l'appropriation de cette *res nullius* qu'est la haute mer permettrait à des Etats — où par dogme la propriété privée est abolie — de pousser de hauts cris. N'oublions pas, en effet, que le Pas-de-Calais est une voie maritime internationale de première importance.

Mais je ne voudrais pas poursuivre plus avant : ces problèmes et les autres, car il y en aura beaucoup d'autres, pourront être résolus, j'espère, par la suite.

Dans l'immédiat, ce qui nous intéresse, comme le rappelait M. Denvers, c'est que, après cent cinquante années d'études plus ou moins approfondies — je note en passant qu'au moment du traité d'Amiens, sous Napoléon Ier, on envisageait déjà un tunnel, ce qui montre que l'idée ne date pas d'hier — après ces cent cinquante années de tentatives diverses, après les vicissitudes innombrables qu'ont connues les différents projets au cours des ans, ce qui nous intéresse, dis-je, c'est que, au moment où la Grande-Bretagne va se lier plus étroitement à l'Europe, où les solides préventions nées du splendide isolement tombent enfin, les prochaines années nous fassent assister à la réalisation de ce grand projet qui sera l'honneur de nos deux pays et qui, je le crois, servira grandement la cause de l'unité européenne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, je suis particulièrement heureux que les questions posées par M. Denvers et M. Boscher soient du type même de celles qui sont si souvent posées à la Chambre des communes sur les problèmes de grand intérêt pour le Royaume-Uni. Je voudrais — mais je ne suis pas sûr que mon tempérament me le permette aisément ! — calquer mon attitude sur celle des ministres de Sa Majesté au moment de donner une réponse nécessairement prudente. En tout cas, je ferai mon possible.

Le Gouvernement a été saisi depuis longtemps d'un projet de construction d'un tunnel sous la Manche ou, plus exactement, il a autorisé, il y a trois ans, le groupe d'études du tunnel sous la Manche à développer ses travaux afin d'être en mesure de lui soumettre un projet, lequel a été effectivement remis au Gouvernement voici déjà quelque huit mois. Les différents ministères intéressés ont eu l'occasion de l'étudier et d'en discuter.

D'autre part, plus récemment un deuxième projet, peut-être moins élaboré dans le moment présent, a vu le jour. Il tend, cette fois, à la construction d'un pont destiné à relier la France et le Royaume-Uni. Il était normal que le Gouvernement s'efforçât de prendre position sur ces deux projets conjointement. Comme l'ont déclaré MM. Denvers et Boscher, il s'est saisi de la question et le conseil des ministres du 23 août 1961 a, sur ma proposition, décidé que des conversations préliminaires seraient engagées avec le Gouvernement britannique, au sujet de la construction éventuelle d'un ouvrage fixe de la traversée de la Manche, sans préjuger le choix de la solution.

Il est techniquement évident que lorsque des négociations doivent s'engager sur un projet alternatif, le choix ne doit pas être antérieur à cette négociation mais postérieur à celle-ci, faute de quoi on pourrait se demander sur quoi porterait la négociation.

Il y a un problème technique, celui du choix entre le tunnel et le pont. Il y a un problème international et juridique, plus compliqué semble-t-il lorsqu'il s'agit du pont que lorsqu'il s'agit

du tunnel encore que déjà, bien sûr, un certain nombre d'études aient été faites dans l'un et l'autre cas.

Il existe enfin un problème financier, qui n'est pas celui de savoir si l'on peut trouver une solution rentable, et réaliser une construction à l'aide de capitaux privés, mais qui va un peu plus loin : le marché britannique et le marché français sont-ils, dans le moment présent, suffisamment euphoriques pour qu'une ponction, même à des fins rentables, puisse être pratiquée sans venir en concurrence avec d'autres projets ?

Le ministre des travaux publics, vous le savez, présente sans cesse des projets divers au Gouvernement, qu'il s'agisse de doter la France du réseau routier dont elle a tant besoin et qui se trouve tellement en retard ; ou de donner — monsieur Denvers, vous savez que je m'y emploie de mon mieux, mais avec des crédits trop modestes — aux ports français des possibilités de compétition avec les ports étrangers ; ou qu'il s'agisse de la voie d'eau — et peut-être serons-nous appelés, au moment de la discussion du budget ou de celle du plan, à évoquer le « mer du Nord—Méditerranée » qui nécessiterait des crédits du même ordre de grandeur que l'ouvrage fixe sur la Manche.

Je voudrais vous rendre, mesdames, messieurs, sensibles à cet aspect du problème. Il s'agit de savoir si l'on peut, sur un marché financier donné — que les capitaux soient garantis ou non, que l'Etat intervienne ou non — prélever, pour des objets si utiles soient-ils, tant et tant de fois des sommes d'une importance donnée.

Nous sommes obligés de raisonner en termes d'économie globale et de nous demander si ce qui aura été prélevé pour tel ou tel projet, puis pour tel ou tel autre, laissera ou non des capitaux disponibles pour réaliser un septième ou huitième projet dans l'ordre de grandeur des capitaux dont il s'agit

Ce n'est pas de ma part, croyez-le bien, monsieur Boscher et monsieur Denvers, une réaction négative, c'est au contraire, une réaction réaliste. Il s'agit de deux choses : de savoir si la France est pour : or, le 23 août 1961, le Gouvernement français a répondu oui ; de savoir si la Grande-Bretagne est pour, et nous le saurons — j'y reviendrai dans un instant — prochainement.

Mais il s'agit, en outre, de savoir si la France et la Grande-Bretagne donnent au projet tel ou tel rang dans l'ordre de priorité des prélèvements à opérer sur la masse des capitaux disponibles dans leur pays ou à l'extérieur pour ces réalisations, et de savoir quel est exactement ce rang.

Cela étant, pour répondre plus précisément à M. Boscher, puisque très amicalement et très courtoisement il m'a mis en cause au moment où l'autre interpellateur, trichant un peu, m'interpellait personnellement après m'avoir interpellé publiquement, je l'informe que j'ai rencontré M. Marples lundi dernier.

Comme pour la question de M. Peretti tout à l'heure, j'ai voulu attendre pour répondre que la réponse soit inscrite dans les faits. Cela nous a fait gagner tellement de temps que la séance de cet après-midi pourra se terminer plus tôt que les prévisions ne le laissaient croire.

J'ai donc pris contact avec le ministre britannique des travaux publics ; nous avons déjà soulevé la question et une entrevue est prévue pour le mois prochain à Paris, dans le cadre exact qu'ont demandé les deux députés. Ils ne m'en voudront donc pas si je n'en dis pas plus long au moment présent. Ils savent aussi bien que moi — ils l'ont montré à la tribune — que le problème soulève des difficultés et oblige à des options. Ce n'est pas une négociation qu'on peut mettre sur la place publique, mais il est nécessaire que le Parlement, notamment les membres du groupe d'amitié franco-britannique, sache que la question est suivie avec sérieux, avec une rapidité peut-être insuffisante à leurs yeux, mais elle va au rythme du travail du Gouvernement. Le sujet en vaut la peine, et je crois que je pourrai très normalement donner à cette Assemblée des indications plus poussées dans six semaines. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Je prie tout d'abord qu'on m'excuse, n'appartenant pas au groupe de M. le professeur d'anglais Guy Mollet, de ne pas parler du « Channel », mais simplement du tunnel sous la Manche ou du franchissement du Pas-de-Calais.

Je me bornerai à trois remarques.

Contrairement à ce que l'on peut lire dans la presse, où l'on puise les seuls renseignements que nous ayons, il semble que la Grande-Bretagne considère qu'il s'agit là d'une affaire qui peut intéresser des personnes privées, mais qui ne saurait intéresser le Gouvernement britannique, tout au moins dans son financement.

Je voudrais que dans l'étude du projet on n'oublie pas que c'est une affaire capitale pour l'ensemble des transports anglais, en particulier pour les chemins de fer britanniques, appelés à périr dans les dix prochaines années s'il n'y a pas une liaison Europe-Grande-Bretagne. Cela me paraît très important.

M. Achille Péretti. Il faut le dire aux Anglais.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous ne sommes, en effet, pas les premiers intéressés.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Sans doute, mais il appartient au Gouvernement français de le dire aux Anglais.

Deuxièmement, des intérêts privés américains paraissent disposés à investir des capitaux dans une liaison entre la France et la Grande-Bretagne, mais ils seraient prêts à le faire aussi bien pour une liaison sous-marine que pour une liaison au-dessus de la mer et, par conséquent, pour une liaison par pont.

L'étude à laquelle il a été procédé par la société d'études américaine qui s'est préoccupée de la question porte évidemment sur le tunnel parce que c'est le seul projet qui était entre ses mains. D'autre part, cette société dispose d'un procédé particulier, qui a été étudié spécialement pour la pose de tunnels sur les fonds marins. Ce n'est d'ailleurs pas le projet de la société du canal de Suez. Mais les Américains sont prêts — et il se trouve que tout à fait par hasard je les ai rencontrés au cours de l'été — à financer aussi bien une solution que l'autre.

Enfin, je voudrais surtout que les études qui sont faites dans les organismes officiels français, je pense en particulier au plan, pour une affaire de ce genre, soient suivies de manière qu'on n'étudie pas les critères de rentabilité dans la forme sous laquelle ils sont étudiés d'habitude.

En effet, on recherche toujours en la matière une rentabilité immédiate, autrement dit sous une forme statique. En l'occurrence, ce qui me paraît important, notamment dans le choix des opérations à effectuer, c'est de déterminer ce que chacune des solutions peut apporter de nouveau dans l'économie de l'Angleterre comme de la France : en particulier, pour nous Français, il importe de considérer si le tunnel uniquement ferroviaire apportera vraiment quelque chose à l'économie française ou rien, ou si, au contraire, le pont ferroviaire et routier à la fois présentera pour elle un réel intérêt, notamment parce qu'il conduira les routiers de tout le Nord-Ouest européen, qu'ils soient du Danemark, de Hollande, de Belgique, voire de Scandinavie, à passer par la France au lieu de prendre le bateau pour se rendre en Angleterre ; ce qui ne serait pas le cas dans l'hypothèse d'un transbordement par un tunnel seulement ferroviaire.

A mon avis, c'est dans ce sens que les études n'ont pas été orientées jusqu'à présent. J'aimerais que M. le ministre des travaux publics et des transports obtienne des organismes officiels chargés de l'étude qu'ils n'envisagent pas seulement le problème strictement financier, mais qu'ils considèrent également l'intérêt général de la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Le débat est clos.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 10 octobre, à seize heures, séance publique :

Nomination d'un membre du comité supérieur consultatif d'aménagement foncier ;

Nomination, par suite de vacance, d'un représentant de la France à l'Assemblée parlementaire européenne ;

Discussion du projet de loi n° 1431 relatif à la fixation des prix agricoles (rapport n° 1439 de M. Boscary-Monsservin, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(*La séance est levée à seize heures vingt-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Nominations de rapporteurs.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Hoguet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Paul David et plusieurs de ses collègues relative à la réglementation des autorisations de voirie concernant les postes de distribution de carburants (n° 1271).

M. Chandernagor a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Rémy Montagne tendant au rattachement au ministère de la justice des tribunaux administratifs (n° 1278).

M. Laurelli a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant la ratification de la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs, signée à Genève, le 19 juin 1948 (n° 1299).

M. Crouan a été nommé rapporteur de la proposition de loi adoptée par le Sénat, tendant à modifier les articles 1094 et 1098 du code civil relatifs aux donations entre époux (n° 1316).

M. Sammarcelli a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Frédéric-Dupont tendant à modifier l'article 259 du code pénal en vue de rétablir son application au costume porté par un ministre d'un culte ou par un membre d'une communauté religieuse (n° 1354).

M. Quinson a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Quinson tendant à instituer le vote par correspondance aux lieu et place du vote personnel à la mairie pour les élections aux tribunaux et aux chambres de commerce, ainsi que pour les élections aux conseils de prud'hommes (n° 1361).

M. Perré a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jean-Paul David et plusieurs de ses collègues tendant à dégager la responsabilité des commerçants en ce qui concerne les sommes reçues de leur clientèle, à titre d'avance, sur le prix d'un produit fabriqué à livrer, lorsque ces sommes ont été transmises par leurs soins au fabricant ou au distributeur de ce produit (n° 1362).

M. Sammarcelli a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Guthmuller et plusieurs de ses collègues tendant à modifier les dispositions pénales relatives à la jeunesse délinquante (n° 1412).

M. Dejean a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Sammarcelli tendant à la modification de certains articles du code électoral pour assortir de garanties supplémentaires l'exercice du droit de vote afin d'éviter la fraude électorale (n° 1413).

M. Villedieu a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Diligent tendant à faciliter l'adoption et la légitimation adoptive ainsi qu'à en étendre les effets (n° 1417).

M. Coste-Floret a été nommé rapporteur de la proposition de loi constitutionnelle de M. Chandernagor et plusieurs de ses collègues tendant à compléter l'article 38 de la Constitution (n° 1430).

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Renouard a été nommé rapporteur du projet de loi relatif au régime de la production et de la distribution de l'énergie dans le département de la Martinique (n° 1402).

M. Bertrand Denis a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi portant réforme de l'enregistrement, du timbre et de la fiscalité immobilière (n° 1397), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Hauret a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi modifiant le livre VII du code rural et instituant une allocation complémentaire de vieillesse pour les personnes non salariées des professions agricoles (n° 1438), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Désignation, par suite de vacance, d'une candidature pour une commission.

(Application de l'article 25 du règlement.)

Le groupe des indépendants et paysans d'action sociale a désigné :

M. Picquot pour remplacer M. François-Valentin dans la commission de la défense nationale et des forces armées.

Nomination de membre de commission.

Dans sa séance du 6 octobre 1961, l'Assemblée nationale a nommé M. Bellec membre de la commission de la défense nationale et des forces armées, en remplacement de M. Noiret.

Désignation d'une candidature pour le comité supérieur consultatif d'aménagement foncier.

(Application de l'article 26 du règlement.)

Conformément à la décision prise par l'Assemblée dans sa séance du 3 octobre 1961, la commission de la production et des échanges présente la candidature de M. Orvoën pour faire partie du comité supérieur consultatif d'aménagement foncier.

Cette candidature sera soumise à la ratification de l'Assemblée.

Candidature à l'Assemblée parlementaire européenne.

(1 siège à pourvoir.)

Candidature présentée par le groupe de l'union pour la nouvelle République : M. Bord.

Cette candidature sera ratifiée par l'Assemblée si, avant la nomination, elle n'a pas suscité l'opposition de 30 députés.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

12033. — 6 octobre 1961. — **M. Fréville** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quelle politique il compte définir et appliquer de manière à résoudre, dans son ensemble, le problème — de jour en jour plus grave — du « logement étudiant » et si le recours au financement indirect a été envisagé et étudié par ses services. Un tel financement, dégageant des crédits importants immédiatement utilisables, permettrait, en effet, semble-t-il, de concevoir des formules nouvelles de « logement étudiant », adaptées aux besoins divers des jeunes séparés de leur famille, voire eux-mêmes chargés de famille, et de les mettre en œuvre d'une manière à la fois efficace et économique.

12053. — 6 octobre 1961. — **M. Djebour** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les mesures draconiennes prises à l'encontre des Français musulmans par le préfet de police pour mettre un terme aux assassinats perpétrés contre les forces de police. S'il salue avec respect les victimes de ce corps et s'il s'associe à la douleur de leur famille, il n'en est pas moins choqué par ces mesures discriminatoires et vexatoires qui frappent aveuglément de pauvres travailleurs sans, pour autant, mettre un terme aux crimes du F. L. N. En effet, tant que l'autodétermination n'a pas eu lieu en Algérie, ils restent des Français à « part entière », libres, égaux et frères. Il lui demande : 1° quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à ces assassinats ; 2° s'il estime justes les mesures dont il est fait mention ci-dessus.

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

12034. — 6 octobre 1961. — **M. Dalbos** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** les graves inconvénients résultant des changements fréquents qui interviennent dans le choix des livres scolaires. Ces changements sont parfois la conséquence d'une modification des programmes mais résultent, le plus souvent, des mutations opérées

dans le corps enseignant et le corps d'inspection. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour, sans porter atteinte aux droits du corps enseignant, éviter des abus qui grèvent lourdement le budget de nombreuses familles.

12042. — 6 octobre 1961. — **M. Cassagne** expose à **M. le ministre de la construction** que l'application des plans d'urbanisme met les communes devant la nécessité d'acquérir des terrains ; que si très souvent des acquisitions à l'amiable sont possibles, la jurisprudence d'expropriation conduit les collectivités locales à de véritables impasses ; que les dispositions de l'ordonnance du 23 octobre 1958 sur les déclarations de valeur ou fiscales des propriétaires, sur la valeur au jour de l'expropriation, sur l'indemnité de remploi sont interprétées dans un esprit différent de celui des promoteurs de la loi ; que cette situation ne saurait se continuer sans porter un coup très dur aux aménagements indispensables et à l'effort même que fait l'Etat en faveur de la construction. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à des interprétations contraires à la loi et à l'intérêt public.

12043. — 6 octobre 1961. — **M. Cassagne** expose à **M. le ministre de la justice** : 1° que l'article 21 de l'ordonnance du 23 octobre 1958 pose la règle suivante : « Le juge fixe le montant des indemnités d'après la valeur des biens au jour de sa décision sans qu'il soit toutefois tenu compte des modifications survenues à l'état des lieux postérieurement à l'ordonnance portant transfert de propriété » ; 2° que le même article, paragraphe 2, *in fine*, précise qu'il n'est pas possible de tenir compte de la « hausse provoquée par l'annonce des travaux, même constatés par des actes de vente » ; 3° que le même article, paragraphe 4, indique qu' « en toute hypothèse, la valeur donnée aux immeubles et droits réels immobiliers ne peut excéder, sauf modifications justifiées dans la consistance ou état des lieux, l'estimation donnée à ces immeubles lors de leur plus récente mutation à titre gratuit ou onéreux, soit dans les contrats conclus ou les déclarations effectuées à cette occasion, soit dans les évaluations administratives rendues définitives en vertu des lois fiscales lorsque cette mutation est antérieure de moins de cinq ans de la décision » ; 4° que l'article 30 de la même ordonnance indique, au 4e paragraphe : « il ne peut être prévu d'indemnité de réemploi si les biens étaient notoirement destinés à la vente ou mise en vente par le propriétaire exproprié au cours de la période de six mois ayant précédé la déclaration d'utilité publique » ; 5° qu'en résumé l'application de toutes ces règles avait pour but de donner aux propriétaires expropriés une juste indemnité et de mettre les collectivités publiques expropriantes à l'abri de la spéculation. Il lui demande, devant les interprétations abusives qui sont faites par les jurisprudences d'expropriation, s'il est décidé à faire appliquer la loi, en mettant un terme à des évaluation uniquement favorables à la spéculation.

QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement :

«Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

12035. — 6 octobre 1961. — **M. Waldeck Rochet** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que les employés des centres des chèques postaux constatent avec colère que le projet de budget pour 1962 ne comporte pas de crédits en vue notamment de : l'augmentation des effectifs nécessaires à la réduction du temps de travail et à l'établissement de la semaine en cinq jours ; la revalorisation de la prime de technicité ; le relèvement des indices des agents d'exploitation correspondant au minimum à l'échelle 6 C (ex-8 C) et celui des indices de début et de fin de carrière des agents de la catégorie B ; la transformation de tous les agents de bureau en agents d'exploitation ; la revalorisation des diverses indemnités. Il lui demande s'il a l'intention de déposer une lettre rectificative ou un amendement à son projet de budget pour faire droit aux revendications légitimes des employés des centres de chèques postaux dont il est saisi depuis longtemps.

12036. — 6 octobre 1961. — **M. Juskiewenski** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'un entrepreneur qui a acquis au cours d'un exercice déterminé 50 p. 100 des parts d'une société à responsabilité limitée ayant le même objet social que son entreprise personnelle, et qui a, par lettre jointe aux comptes de l'exercice, avisé l'inspecteur des contributions directes que cette acquisition constituait le remploi par anticipation des plus-values à dégager sur la vente des véhicules de son entreprise personnelle. Considérant que cette entreprise personnelle a effectivement remplacé dans les trois ans (condition de l'article 40 du code général des impôts) les véhicules vendus, il demande si l'administration est en droit d'exiger que les plus-values dégagées soient remployées dans l'acquisition des véhicules nouveaux, plutôt que dans l'acquisition des parts sociales.

12037. — 6 octobre 1961. — **M. Dalbos** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'Etat a engagé le public, par des affiches et des textes, notamment la loi du 20 juillet 1886, à constituer des contrats de rentes viagères afin d'assurer la sécurité des vieux jours des intéressés. La monnaie s'est peu à peu effondrée et les réajustements effectués ont été dérisoires, si l'on compare la valeur des sommes perçues par l'Etat et celle des intérêts qu'il sert. L'article 1156 du code civil précise que l'on doit, dans les conventions, rechercher quelle a été la commune intention des parties contractantes, plutôt que de s'arrêter au sens littéral des termes. L'Etat doit donc assurer la sécurité des vieux jours des contractants en tenant compte non pas de la valeur actuelle de la monnaie mais de celle en vigueur à l'époque des contrats ; il est immoral qu'il profite d'une modification des cours au détriment des épargnants modestes qui lui ont fait confiance. Aucune loi n'étant venue abroger celle du 20 juillet 1886, il lui demande quelles mesures urgentes il compte prendre pour faire cesser cette situation dont sont victimes des citoyens modestes et âgés.

12038. — 6 octobre 1961. — **M. Nungesser** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information,** quelles dispositions il compte prendre pour remédier aux difficultés d'application du décret du 10 juillet 1961, qui a fixé de nouvelles modalités de recouvrement de la redevance pour droit d'usage des appareils récepteurs de radiodiffusion et de télévision. Les conséquences de ce décret sont de nature, non seulement à freiner sensiblement l'extension de la radiodiffusion et de la télévision dans notre pays, mais encore à imposer aux commerçants en matériel électronique de graves difficultés, tant sur le plan administratif que sur le plan financier. Pour ne pas revenir sur le principe de la redevance unique pour les appareils récepteurs de radiodiffusion et de télévision, il convient de fournir à la R. T. F. des ressources compensatrices par des moyens plus adéquats que ceux prévus par le décret du 10 juillet 1961. Dans ces conditions, il propose que cette solution soit recherchée dans la modification envisagée du taux de la T. V. A. sur lesdits appareils récepteurs. Si l'Etat consentait à retenir le principe d'une diminution de 25 à 22 p. 100 du taux de la T. V. A. sur ce matériel, il serait possible, en maintenant le taux acquitté par les constructeurs à 25 p. 100 d'affecter les recettes correspondant à la différence des 3 p. 100 au budget de la R. T. F. Cette solution semble, tout en annihilant pratiquement les risques de fraudes, pouvoir permettre de maintenir le principe de la redevance unique, sans instaurer un système de taxation, tracassier pour les commerçants et dangereux pour l'extension attendue de la radiodiffusion et de la télévision. La différence de recettes pour l'Etat correspondrait du reste très sensiblement au montant du versement qu'il exige annuellement de la R. T. F., depuis l'application du nouveau statut de cet établissement, et qui, prévu pour 5 milliards en 1962, ne paraît pas, depuis son origine, avoir fait l'objet d'une justification valable.

12039. — 6 octobre 1961. — **M. Rieunaud** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les jeunes gens venant d'achever leur service militaire obligatoire et rentrant dans leur foyer se voient réclamer par l'administration des impôts (contributions directes) le paiement des sommes dues par eux au titre de l'impôt sur le revenu afférent aux salaires qu'ils avaient perçus au cours de leur année d'incorporation — sommes correspondant, d'une part, à la cotisation principale et, d'autre part, à la majoration de 10 p. 100 pour paiement tardif ; il lui fait observer que, pendant leur service militaire et la période de maintien sous les drapeaux, les intéressés sont, la plupart du temps, dans l'impossibilité de s'acquitter des impôts mis à leur charge et qu'il est profondément regrettable que l'administration choisisse le moment de leur retour pour leur adresser ses réclamations alors qu'ils ont très souvent à supporter de nombreuses dépenses d'habillement et d'installation. Il lui demande s'il n'envisage pas de donner aux services de recouvrement des impôts toutes instructions utiles afin que ces services consentent aux jeunes militaires rentrant dans leur foyer tous les délais nécessaires et même, dans certains cas, des remises partielles d'impôts de manière à ce que les contributions mises à la charge des intéressés soient vraiment en rapport avec leurs facultés contributives.

12040. — 6 octobre 1961. — **M. Ulrich** rappelle à **M. le ministre de l'industrie** les raisons qui ont provoqué la grève du 27 septembre 1961 unanimement suivie par l'ensemble de la profession minière. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour accorder aux mineurs, dans des conditions de discussion dignes de ces travailleurs et non pas par des décisions unilatérales, une revalorisation substantielle de leur niveau de vie, la proposition actuelle du Gouvernement de majorer les salaires de 0,6 p. 100 ne pouvant évidemment pas être considérée comme acceptable.

12041. — 6 octobre 1961. — **M. Nungesser** demande à **M. le ministre de la construction** dans quelle mesure il sera tenu compte des initiatives locales en matière de construction de logements H. L. M. dans la région parisienne si toutes les demandes doivent être centralisées à un fichier central électronique, comme il a été annoncé récemment au cours d'une émission télévisée. Il est sans doute opportun de centraliser ainsi, au moins dans le département de la Seine, toutes les demandes de mal-logés, car une telle mesure éviterait les injustices résultant du fait que, selon les cas, certains, inscrits à un seul organisme, attendent en vain indéfiniment, alors que d'autres, ayant multiplié les candidatures, augmentent leurs chances d'obtenir satisfaction. En outre, l'élaboration d'un tour de rôle à partir d'un même fichier devrait permettre, grâce d'une part à l'impartialité de fonctionnaires recrutés à l'échelon départemental, et d'autre part à la consultation préalable d'une commission locale spécialement constituée à cet effet, d'éviter les scandales que soulève, dans certains cas, un favoritisme souvent inspiré de préoccupations politiques. Par contre, il importe que la répartition équitable des logements, assurée grâce à la mise au point d'une réglementation uniforme, et à son application scrupuleuse, n'exclue point l'émulation souhaitable entre les différentes collectivités locales dont les édiles souhaitent, à juste titre, que leurs efforts bénéficient d'abords aux mal-logés domiciliés sur leur territoire. Il lui demande de lui donner l'assurance qu'une proportion des logements à répartir sera réservée, en priorité, aux mal-logés de la commune, qui est à l'origine des constructions en cause, cette proportion devant essentiellement tenir compte de la situation générale du logement dans la commune intéressée.

12044. — 6 octobre 1961. — **M. Poignant** a déjà signalé à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que si les récentes dispositions relatives à la rémunération et aux honoraires des personnels médicaux hospitaliers prévoient l'octroi d'une indemnité complémentaire aux internes en médecine ainsi qu'aux internes en pharmacie dans les établissements où ils bénéficient d'une attribution sur la masse, elles n'envisagent rien, par contre, en ce qui concerne certains pharmaciens d'hôpitaux, assurant des fonctions d'adjoint dans les laboratoires et notamment en chimie biologique, et qui, jusqu'à présent, bénéficiaient également d'une attribution sur la masse des honoraires. Il était signalé qu'il ne paraîtrait pas équitable de supprimer purement et simplement à ces collaborateurs du chef de service un avantage maintenu à l'interne du même service. La question posée tendait à faire préciser de quelle manière ces techniciens des laboratoires hospitaliers peuvent se voir maintenir l'attribution dont ils bénéficiaient jusqu'alors. Pour satisfaire au désir exprimé par M. le ministre de la santé publique et de la population, il doit être précisé qu'il ne s'agit pas de pharmaciens assurant en même temps le travail de l'officine hospitalière, mais de pharmaciens résidents assurant uniquement des fonctions d'adjoint du directeur de laboratoire de chimie biologique. Cette situation se retrouve dans de nombreux établissements qui emploient des pharmaciens pour assurer, auprès du directeur du laboratoire de biologie, les examens confiés à la section de chimie biologique. Il lui demande s'il compte remédier à cette situation.

12045. — 6 octobre 1961. — **M. Poignant** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si, dans une ville appliquant à l'ensemble de son personnel le statut des fonctionnaires de l'Etat, le maire peut décider et faire approuver par délibération du conseil municipal qu'exceptionnellement un emploi à temps plein, tenu par un fonctionnaire titularisé, soit et reste définitivement fixé à l'indice de base et cela essentiellement pour des motifs d'économie. Une telle situation prive, en effet, ce fonctionnaire municipal de l'avancement auquel il a droit au titre d'ancien combattant et lui supprime radicalement le principe de l'ancienneté.

12046. — 6 octobre 1961. — **M. Guillon** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est exact qu'en ce qui concerne la contribution des patentes, il n'existe qu'un tarif uniforme pour la profession de médecin. La seule atténuation prévue par le texte légal visant les activités exercées de façon saisonnière, un médecin qui se trouve n'exercer sa profession qu'épisodiquement — par exemple en raison de l'exercice d'un mandat parlementaire — peut-il prétendre à un dégrèvement pour ce motif.

12047. — 6 octobre 1961. — **M. Guillon** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que le libellé des conditions d'aptitude physique à certains emplois administratifs mentionne la poliomyélite comme incompatible avec lesdits emplois. Il ne saurait, lui semble-t-il, s'agir bien entendu que des séquelles de poliomyélite ; or, elles peuvent être de gravité extrêmement variable au point de vue fonctionnel. En conséquence, il semble tout à fait illogique d'exclure systématiquement d'emplois administratifs (en particulier les emplois sédentaires auxquels les préparent précisément les centres de rééducation) les anciens poliomyélitiques dont le reclassement social, en fonction de leurs aptitudes physiques, est le moyen de sauvetage que nul n'a le droit de leur refuser. Il lui demande s'il compte faire en sorte qu'il soit remédié à cette anomalie.

12048. — 6 octobre 1961. — **M. André Beauguitte** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de lui faire connaître les noms et sièges des organismes français et étrangers participant financièrement à l'aide apportée aux nouveaux Etats indépendants africains et malgache en vue de leur permettre de poursuivre leur équipement économique, de coopérer à la réalisation de leurs œuvres sanitaires, sociales, culturelles, à leur défense et d'assurer, éventuellement, l'équilibre de leur budget.

12049. — 6 octobre 1961. — **M. Trébosc** rappelle à **M. le ministre des armées** que lors de leur incorporation, tous les étudiants en médecine, titulaires d'au moins cinq inscriptions annuelles validées, sont obligatoirement versés dans le service de santé et suivent le peloton d'E. O. R. du service de santé. Il y a parmi eux deux catégories de médecins : les « A », qui ont leur thèse ou un internat de ville de faculté et les « B » tous les autres. Les « A » sont promus sous-lieutenants par ordre de concours entre cinq et vingt mois d'armée. Les « B » restent aspirants à la solde de 35 NF durant leurs vingt-huit mois de service. Le problème est identique pour les pharmaciens et les dentistes. Les E. O. R. des autres armes et services de l'armée, qui ont fait des études beaucoup moins longues et moins coûteuses, deviennent tous sous-lieutenants entre douze et dix-huit mois d'armée ; les médecins de la catégorie « B » jamais. Il lui demande s'il n'envisage pas, soit l'unification des catégories « A » et « B » avec nomination de tous, médecins, pharmaciens, dentistes au grade de sous-lieutenant, progressive et par ordre de concours, échelonnée entre la sortie de Libourne et le dix-huitième mois ; soit l'obtention d'une solde de 400 à 450 NF pour tous les aspirants, médecins, pharmaciens, dentistes en France comme en Algérie, à partir du douzième mois.

12050. — 6 octobre 1961. — **M. Marchetti** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que le personnel des lignes à grandes distances a posé des revendications particulières auxquelles il n'a pas été apporté de solution. Ces agents percevaient en 1948 une prime de « connaissance spéciale », compensant l'effort qu'ils fournissaient, notamment à l'occasion des cours de spécialisation, prime supprimée lors du reclassement de la fonction publique, alors que d'autres primes de technicité ont été octroyées à diverses catégories d'agents des P. et T. Il lui demande s'il n'est pas envisagé de leur accorder : 1° une prime compensatrice correspondant à cet avantage qui leur a été retiré ; 2° une augmentation des indemnités qu'ils perçoivent pour leurs déplacements et missions.

12051. — 6 octobre 1961. — **M. Le Theule** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'une veuve avait, avec son mari, des revenus fonciers grevés de charges importantes par la réfection et la remise en état d'une maison à laquelle il était arrivé un accident ; elle a continué à reporter les déficits fonciers dans le cadre de ses droits et des droits de son mari. L'administration vient de lui faire savoir qu'elle n'a plus droit au report des déficits fonciers depuis le décès de son mari. Il lui demande si cette décision est conforme aux textes en vigueur, et quels sont ces textes.

12052. — 6 octobre 1961. — **M. Carter** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que l'étatisation ou la « départementalisation » de nombreuses tâches autrefois confiées au pouvoir local a sans cesse conduit à une diminution des attributions des magistrats municipaux. Cette situation bien connue n'étant pas sans soulever bien des problèmes, il lui demande quel est le nombre de communes de moins de 100 habitants disposant d'un fonctionnaire communal à temps complet.

12054. — 6 octobre 1961. — **M. Palmero** signale à **M. le ministre de l'intérieur** la situation des fonctionnaires de police ayant exercé précédemment en Tunisie ou au Maroc et affectés en Algérie, à titre provisoire, et lui demande s'il ne peut envisager leur affectation en métropole, après un séjour en Algérie de plus de trois ans, et cela en réservant une priorité aux pères de familles nombreuses.

12055. — 6 octobre 1961. — **M. Palmero** expose à **M. le ministre de l'intérieur** le cas des maires exerçant leurs fonctions depuis vingt-cinq ans et plus, pour la plupart de modestes agriculteurs, qui ont consacré une partie de leur existence à remplir leur mandat avec foi et dans des conditions difficiles, surtout pendant la guerre. Ces maires n'ont cessé d'être les vrais défenseurs de la nation et de la République. Bien souvent dans les campagnes, le maire ne peut percevoir complètement l'indemnité de fonction à laquelle il a droit en raison de l'impécuniosité budgétaire de certaines communes et il ne peut bénéficier de l'aide sociale pour hospitalisation, par exemple, à laquelle il pourrait normalement prétendre et qu'il obtiendrait s'il n'était pas un élu. Il lui demande s'il envisage l'affiliation des maires à une caisse de sécurité sociale et la création sur le plan national d'une caisse de retraite pour les maires ayant servi pendant plusieurs mandats.

12056. — 6 octobre 1961. — **M. Palmero** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il peut envisager l'intégration effective des maîtres publics suppléants pourvus du brevet élémentaire de capacité pour l'enseignement primaire qui a toujours été suffisant pour l'accès à la titularisation jusqu'au 1er octobre 1953 (art. 2, décret n° 52-1197 du 28 octobre 1952).

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ALGERIENNES

11504. — M. Portolano rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes** qu'à la suite de la démission d'un député d'Oran-campagne le délai de trois mois prévu par l'article 6 de la loi organique n° 58-1065 du 7 novembre 1958 a expiré sans qu'il ait été procédé aux élections partielles prévues par ce texte dans ledit délai, ni même sans que soit intervenu le décret convoquant les électeurs prévu par le décret n° 59-703 du 10 juin 1959 sur les élections partielles dont l'article 11 met l'exécution à la charge du secrétaire d'Etat pour les affaires algériennes (donc actuellement le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes) et du délégué général du Gouvernement en Algérie. Il lui indique que la même situation risque de se produire à propos du remplacement d'un député d'Alger-ville pour lequel le délai de trois mois ne semble pas expiré si l'on prend comme point de départ la constatation de déchéance par le Conseil constitutionnel, qui est du 18 juillet 1961, mais à propos duquel il n'est pas encore question d'élection partielle. Il lui demande : 1° quelles sont les raisons de la non-application de la loi du 7 novembre 1958 et de la non-exécution du décret du 10 juin 1959 susrappelées ; 2° s'il sera procédé prochainement aux élections partielles en question. (*Question du 6 septembre* 1961.)

Réponse. — Le décret du 17 mars 1956 relatif au maintien de l'ordre en Algérie dispose, dans son article 6 : « Les élections partielles peuvent être ajournées par le gouverneur général ». Ce texte ne fait aucune discrimination entre les élections partielles qu'elles concernent les assemblées locales ou les assemblées parlementaires. C'est en vertu des pouvoirs à lui conférés par ce texte que le délégué général en Algérie a, par deux arrêtés en date des 8 juillet et 10 août 1961, prononcé l'ajournement des deux élections partielles dont fait mention l'honorable parlementaire. Il a paru, en effet, inopportun à ceux qui ont la responsabilité du maintien de l'ordre en Algérie de procéder à l'organisation d'élections partielles dans la situation présente.

11634. — M. Doublet demande à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires algériennes** de lui indiquer le montant total des dépenses prévues pour l'implantation et la construction de la cité administrative du Rocher-Noir, dans les environs d'Alger, et de lui préciser les raisons impérieuses qui ont décidé le Gouvernement à engager cette dépense. (*Question du 12 septembre* 1961.)

Réponse. — L'édification d'une cité administrative à 50 km à l'Est d'Alger correspond à un investissement de 90 millions de nouveaux francs dont 55 seront imputés sur les crédits d'équipement de la caisse d'équipement pour le développement de l'Algérie, le solde incombant à diverses collectivités publiques ou privées. Cette dépense s'inscrit dans le cadre d'une politique d'ensemble tendant à la décentralisation et à la déconcentration de l'administration de l'Algérie et constitue le complément nécessaire des mesures prises à la suite des décrets du 20 janvier 1961.

AGRICULTURE

10010. — M. Crucis expose à **M. le ministre de l'agriculture** les graves répercussions psychologiques provoquées par la mise en recouvrement des prestations d'alcool vinique dans le département de la Vendée. L'agriculture vendéenne est, en effet, à base de polyculture et la viticulture n'y joue qu'un rôle accessoire, à savoir la consommation familiale. Le viticulteur vendéen est imposé, au titre des prestations d'alcool vinique, sur la base de 0,80 litre d'alcool pour un hectolitre de vin. Il lui demande pourquoi il ne peut pas bénéficier : 1° du transfert tel qu'il fut pratiqué en 1960 ; 2° d'une imposition basée sur 0,40 litre d'alcool par hectolitre de vin ainsi que cela a été admis dans le département limitrophe de la Loire-Atlantique. (*Question du 25 avril* 1961.)

Réponse. — 1° Aux termes de l'article 21 du décret n° 59-632 du 16 mai 1959, la quantité d'alcool que chaque viticulteur, commercialisant tout ou partie de sa récolte, doit fournir au titre des prestations d'alcool vinique doit correspondre à 10 p. 100 de sa récolte exprimée en alcool pur sur la base du degré minimum des vins de pays. En application de cette prescription, les viticulteurs vendéens qui vendent une partie de leur production sont astreints à la fourniture d'une quantité d'alcool vinique égale à 0,85 litre par hectolitre de vin récolté. Conformément aux dispositions de l'article 22 du décret précité du 16 mai 1959, les alcools viniques livrés à l'Etat doivent provenir de la récolte personnelle des prestataires. Par dérogation à ce principe et pour faciliter la transition entre la réglementation actuelle des prestations viniques et la réglementation précédemment en vigueur, la direction générale des impôts (contributions indirectes), d'accord avec le département de l'agriculture et le service des alcools, a admis pour la campagne 1960-1961 que les quantités restant dues après livraison des alcools obtenus par la distillation de tous les sous-produits et déchets de vinification seraient apurées par des transferts de distillation, lorsque lesdites quantités étaient au plus égales à 50 litres d'alcool pur. Cette mesure générale s'appliquait évidemment aux viticulteurs vendéens ; 2° les vignerons du département de la Loire-Atlantique, récoltant des vins de consommation courante, sont tenus, comme les viticulteurs du département de la Vendée et dans les mêmes conditions, à livrer au titre des prestations viniques une quantité d'alcool pur égale à 0,85 litre par hectolitre de vin produit. Aucune dispense de livraison n'a été accordée pour la campagne 1960-1961 aux viticulteurs du département de la Loire-Atlantique récoltant des vins de consommation courante. La mesure à laquelle fait allusion l'honorable parlementaire doit être celle prise à l'égard des producteurs de vin bénéficiant d'une appellation d'origine contrôlée, lesquels s'ils étaient assujettis au titre des prestations viniques à une livraison théorique d'alcool égale à celle imposée aux producteurs de vins ordinaires étaient néanmoins dispensés par l'article 22 du décret du 16 mai 1959 de distiller des vins nobles pour parfaire les insuffisances de livraison restant à leur charge après distillation des marcs et des lies.

11037. — M. Raymond-Clergue appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait que les propriétaires d'un domaine agricole (exploitants ou non) et les fermiers disposant de l'accord de leur bailleur peuvent bénéficier d'une subvention au titre de la loi du 21 novembre 1940, modifiée par la loi du 21 juillet 1950 pour exécuter des travaux d'amélioration des bâtiments, notamment à usage d'habitation, compris dans leur exploitation agricole ; il lui rappelle que le montant de cette subvention est égale à 30 p. 100 du montant du devis des travaux à entreprendre dans la limite d'un plafond de 4.000 nouveaux francs et que la plupart des bénéficiaires de cette subvention empruntent auprès des caisses de crédit agricole tout ou partie de la différence entre le devis et la subvention. Il lui demande si, pour opérer le calcul de l'allocation de logement à laquelle certains des bénéficiaires de cette subvention peuvent prétendre ou doit déduire le montant de la subvention du capital effectif emprunté ou si on doit opérer cette déduction du montant total du devis lequel, la plupart du temps, est nettement supérieur au capital emprunté. Il lui signale, à titre d'exemple, les deux cas suivants : 1° le devis est d'un montant de 40.000 nouveaux francs et dans ce cas la subvention d'un montant de 4.000 nouveaux francs, si l'intéressé bénéficie d'un prêt de 20.000 nouveaux francs, doit-on, pour le calcul de l'allocation de logement, considérer un capital égal à 16.000 nouveaux francs ou un capital égal à 36.000 nouveaux francs ; 2° lorsque le devis est d'un montant de 10.000 nouveaux francs et la subvention d'un montant de 3.000 nouveaux francs, doit-on, pour opérer le calcul de l'allocation de logement, considérer un capital égal à 5.000 nouveaux francs, ou, au contraire, un capital égal à 7.000 nouveaux francs. (*Question du 7 juillet* 1961.)

Réponse. — La subvention accordée en vertu de la loi du 21 juillet 1950 modifiée pour exécution de travaux d'amélioration de bâtiments agricoles est, ainsi qu'il résulte des dispositions de l'article 1er du décret n° 61-687 du 30 juin 1961 pris pour l'application du chapitre V du titre II du livre V et de l'article 554 du code de la sécurité sociale, une des ressources en fonction de l'ensemble desquelles est calculé le loyer minimum au-delà duquel est ouvert le droit à l'allocation de logement. Du fait que cette subvention entre en ligne de compte dans le calcul des ressources dont jouit l'allocataire pendant l'année de référence de calcul du loyer minimum, elle n'est pas déduite des emprunts contractés par l'allocataire dans les conditions fixées à l'article 12 du décret susvisé : ce sont les charges de la totalité des emprunts qui sont prises en considération pour former le loyer fictif en fonction duquel est effectué le calcul de l'allocation de logement. Ce calcul a lieu sans égard au montant du devis des travaux pour lesquels une subvention a été accordée. Les organismes payeurs de l'allocation de logement restent étrangers au calcul de la subvention qui est affaire des services compétents du génie rural. Dans l'exemple où le devis de travaux se monte à 40.000 nouveaux francs et la subvention à 4.000 nouveaux francs, si l'intéressé bénéficie d'un prêt de 20.000 nouveaux francs, on doit comprendre la somme de 4.000 nouveaux francs dans le montant des ressources en fonction desquelles se calcule le loyer minimum et se référer pour le calcul du loyer sur lequel se liquide l'allocation de logement au total du capital emprunté en principal de 20.000 nouveaux francs (auquel s'ajoutent les frais légitimes et loyaux coûts du contrat de prêt) sans déduction. Dans l'exemple où le devis se monte à 10.000 nouveaux francs et la subvention à 3.000 nouveaux francs, si l'intéressé bénéficie d'un prêt de 8.000 nouveaux francs en principal auquel s'ajoutent les accessoires, on doit comprendre la somme de 3.000 nouveaux francs dans le montant des ressources de référence et calculer l'allocation de logement sur les charges de remboursement du capital emprunté de 8.000 nouveaux francs en principal, accessoires en sus.

11326. — M. Radius expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'à la suite de l'accord donné par les maires des communes forestières des départements du Rhin et de la Moselle, un arrêté interministériel du 11 septembre 1953 a ordonné que lorsque dans les forêts des départements, communes, etc., les coupes sont exploitées en régie et vendues après façonnage, les recettes à prendre en compte pour le calcul des contributions annuelles aux frais de garderie et d'administration seront les prix d'adjudication ou de cession des produits façonnés majorés, s'il y a lieu, de l'excédent de la taxe forfaitaire. Il rappelle que cette extension de l'assiette de ladite contribution, bénévolement acceptée par les communes, était destinée à permettre la revalorisation de l'indemnité servie au personnel de l'administration des eaux et forêts chargé des travaux de l'exploitation en régie ; et demande quels sont, pour les trois départements susnommés et pour chaque année depuis 1953, d'une part, les sommes que l'Etat a touchées des communes au titre de leurs contributions aux frais de garderie et d'administration, et, d'autre part, les montants des indemnités d'exploitation en régie effectivement versés par l'Etat au personnel en question. (*Question du 5 août* 1961.)

Réponse. — Les éléments d'information sollicités par l'honorable parlementaire sont indiqués dans le tableau ci-dessous, pour l'ensemble des départements intéressés :

ANNÉES	PRODUIT de la contribution exprimée en nouveaux francs.	INDEMNITÉS VERSÉES
1953	283.540	476.180
1954	408.580	476.180
1955	427.900	476.180
1956	457.650	489.580
1957	456.990	489.580
1958	581.119	489.580
1959	721.340	579.060
1960	720.000	579.060

Mention est faite qu'une revalorisation voisine de 38 p. 100 des indemnités en cause est prévue au projet de budget pour 1962.

11423. — **M. Hauret** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si la réduction de la fiscalité sur les vins annoncée dans un de ses récents discours s'appliquera également aux vins d'appellation d'origine. (*Question du 19 août* 1961.)

Réponse. — La réduction de la fiscalité sur les vins s'applique aux vins de consommation courante et aux vins à appellation d'origine contrôlée. En effet, le décret n° 61-984 en date du 1er septembre 1961 a ramené la taxe unique perçue à l'hectolitre de 20 nouveaux francs à 17,50 nouveaux francs pour les vins de consommation courante et de 28 nouveaux francs à 25,50 nouveaux francs pour les vins à appellation d'origine contrôlée.

11511. — **M. Palmero** signale à **M. le ministre de l'agriculture** le cas d'un exploitant agricole âgé de soixante-quinze ans qui, pour des raisons de santé, a décidé, le 30 avril 1961, de cesser son exploitation horticole et a notifié cette décision à la mutualité sociale agricole de son département à laquelle il était affilié, lui demandant d'établir ses cotisations d'allocations familiales ainsi que celles d'assurance vieillesse sur la base de quatre mois d'exploitation. La mutuelle sociale agricole répondant qu'il est tenu d'acquitter pour l'année entière ses cotisations au titre des allocations familiales ainsi que celles afférentes à l'assurance vieillesse, il lui demande si cette exigence est réglementaire alors que, durant l'année 1961, les terres n'auront été exploitées que durant quatre mois au lieu de douze et que l'intéressé n'a jamais tiré aucun bénéfice des allocations familiales, pas plus qu'il ne tirera aucun bénéfice de l'assurance vieillesse, attendu que pour y avoir droit il faut quinze années d'exploitation, alors qu'il n'a que dix ans à son actif, et s'il n'est pas possible dans un tel cas d'user de compréhension et de bienveillance. (*Question du 6 septembre* 1961.)

Réponse. — En matière d'assurance vieillesse agricole, l'article 15 du décret n° 52-1166 du 18 octobre 1952 précise que la double cotisation professionnelle prévue à l'article 1123 du code rural est due pour chaque exercice commençant au 1er janvier et finissant au 31 décembre et que la situation des assujettis est appréciée au 1er janvier de chaque année. De même, aux termes de l'article 11 du décret n° 52-645 du 3 juin 1952 modifié relatif au régime des cotisations d'allocations familiales agricoles, la situation des exploitants assujettis est appréciée au premier jour de l'année civile au titre de laquelle les cotisations sont dues. Il s'ensuit que l'exploitant au 1er janvier d'une année déterminée est tenu au paiement de la cotisation pour l'année entière, d'après le revenu cadastral des terres dont il assurait la mise en valeur à cette date. A toutes fins utiles, il convient d'ajouter que dans les deux régimes précités il est précisé qu'en cas de cession d'exploitation en cours d'année, l'exploitant cédant peut demander à son successeur le remboursement de la fraction de cotisation cadastrale correspondant à la période comprise entre la date de réalisation de la cession et le 31 décembre de la même année.

ARMEES

11405. — **M. Le Douarec** expose à **M. le ministre des armées** que la réglementation en vigueur concernant les conditions d'attribution et de renouvellement des sursis d'incorporation ne tient pas compte de la situation des jeunes gens retardés dans leurs études par suite de maladie. Il lui demande s'il n'envisage pas, dans un souci d'équité, de prendre les dispositions nécessaires pour reculer les différentes limites d'âge fixées par le décret du 31 janvier 1961 en ce qui concerne ces jeunes gens. (*Question du 12 août* 1961.)

Réponse. — Le décret n° 61-118 du 31 janvier 1961 portant réglementation en matière d'octroi et de renouvellement des sursis d'incorporation pour études a été établi par une commission mixte armée-éducation nationale après un examen approfondi du problème auquel s'intéresse l'honorable parlementaire. Depuis la publication de ce décret, aucun élément nouveau n'est intervenu, aussi quel que soit l'intérêt présenté par la situation des jeunes gens visés dans la présente question, il n'est pas envisagé de modifier, dans l'immédiat, le texte en vigueur.

11653. — **M. Davoust** demande à **M. le ministre des armées** s'il a l'intention de publier prochainement les textes d'application de la loi n° 57-896 du 7 août 1957 validant les services accomplis par les Français dans les armées alliées et les services militaires accomplis par les étrangers antérieurement à l'acquisition de la nationalité française. (*Question du 12 septembre* 1961.)

Réponse. — Les textes d'application de la loi n° 57-896 du 7 août 1957 visés dans la présente question sont en cours d'élaboration. Etant donné les nombreuses difficultés rencontrées pour la mise au point de ces textes, il ne saurait être préjugé, actuellement, de la date à laquelle ils seront susceptibles d'être publiés.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

11200. — **M. Raymond-Clergue** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la population** les dispositions de l'article 12 du décret n° 61-687 du 30 juin 1961 portant réforme des conditions d'attribution de l'allocation de logement aux termes duquel « ne sont pas pris en considération par les organismes payeurs de l'allocation de logement :... Les remboursements effectués par le bénéficiaire en anticipation des obligations résultant des contrats de prêts qu'il a souscrits ». Il attire son attention sur les difficultés que ne manqueront pas de rencontrer les familles aux revenus modestes à la suite de l'interdiction qui leur est faite d'introduire, dans leurs charges effectives de logement, les remboursements anticipés des emprunts par elles contractés pour accéder à la propriété et auxquels elles procèdent. Il rappelle que de nombreuses familles laborieuses ont contracté, avant le 30 juin 1961, des emprunts, principaux et complémentaires, en vue de l'accession à la propriété comptant sur la possibilité d'inclure les remboursements anticipés dans la base de calcul de leur allocation de logement. Il souligne que les chefs de famille à revenus modestes espéraient d'abord rembourser une fraction importante de leurs emprunts avant d'être privés à la fois des prestations familiales et de l'allocation de logement lorsque leurs enfants auront atteint l'âge limite et enfin faire face avec des ressources amenuisées du fait de leur âge à des charges de remboursement diminuées par le jeu des versements anticipés. Il lui demande : 1° si les obligations résultant des contrats de prêts (principal et complémentaire) doivent indiquer expressément, pour être valablement admises, en matière d'octroi de l'allocation de logement, la durée des prêts et le montant des mensualités de remboursement ; premier exemple : prêt principal de 20.000 nouveaux francs, remboursable par versement de mensualités d'un montant égal au plafond mensuel de loyer applicable à la famille en matière de calcul de l'allocation de logement ; deuxième exemple : prêt complémentaire de 9.000 nouveaux francs, remboursable par versement de mensualités d'un montant égal à la différence existant entre le plafond de loyer applicable à la famille en matière de calcul de l'allocation de logement et le montant des versements à opérer au titre du remboursement du prêt principal ; 2° si de nouvelles obligations résultant de la revision des contrats de prêts peuvent être prises en considération par les organismes payeurs de l'allocation de logement ; 3° si les dispositions de l'article 12 susvisé s'appliquent également aux remboursements résultant de l'abandon, par les emprunteurs à la caisse des dépôts et consignations, par l'intermédiaire des sociétés de crédit immobilier et des sociétés anonymes coopératives d'H. L. M. de la ristourne de 1 p. 100 du capital emprunté ; 4° s'il ne craint pas qu'à l'avenir, pour bénéficier au maximum de l'allocation de logement, certaines familles contractent des emprunts à très court terme qui présenteraient le grave danger d'engager ces familles par la signature d'un contrat formel, opération qui en définitive entraînerait une même dépense d'allocation de logement par les organismes payeurs ; 5° s'il n'envisage pas de prendre des dispositions particulières en faveur des accédants à la propriété, considérant que certains d'entre eux risquent de se trouver, dans les années à venir, dans l'impossibilité de faire face aux obligations qu'ils auront contractées à un moment où les prespectives précises d'une aide lui permettaient de le faire ; 6° s'il ne considère pas, en outre, comme un élément important, le fait que les familles qui, par le jeu des versements anticipés, auraient pu réduire les charges découlant de leurs obligations en matière de remboursement de leur prêts, pourraient, ainsi plus aisément, faire l'effort financier nécessaire à l'entretien de leur habitation au moment où la nécessité d'exécuter des travaux d'entretien sera indispensable ; 7° en résumé s'il ne compte pas modifier les dispositions réglementaires susindiquées dans un sens plus favorable aux intéressés. (*Question du 20 juillet* 1961.)

Réponse. — Il ne semble pas que l'on puisse valablement apprécier les incidences de la réforme de l'allocation de logement sur la situation faite aux familles à revenus modestes en s'en tenant à la seule analyse des dispositions de l'article 22 du décret n° 61-687 du 30 juin 1961 interdisant la prise en compte des remboursements effectués par le bénéficiaire en anticipation des obligations résultant des contrats de prêt qu'il a souscrits. Il est rappelé à l'honorable parlementaire qu'avant l'intervention du décret n° 61-687 du 30 juin 1961, les familles accédant à la propriété n'avaient pas la possibilité de prévoir, pour l'avenir, le montant de leur allocation de logement puisque ledit montant dépendait du pourcentage de ressources, fixé annuellement par décret, en vue de servir de base pour le calcul du loyer minimum. Ce pourcentage était, chaque année, en constante augmentation, ce qui avait pour conséquence, à égalité de ressources et pour des mensualités de remboursement constantes d'une année sur l'autre, de diminuer le montant de l'allocation de logement. Désormais, au contraire, les bases de calcul du loyer minimum, telles qu'elles ont été fixées par l'article 2 du décret n° 61-687 du 30 juin 1961, ne seront plus soumises comme antérieurement à des revisions annuelles et les familles allocataires pourront prévoir, dans des hypothèses données de ressources et de charges, le montant exact de leur allocation de logement. Elles pourront ainsi désormais établir un véritable plan d'amortissement de leurs prêts. Au surplus, les familles à revenus modestes voient leur situation améliorée par rapport au régime antérieur puisque l'introduction d'un mode de calcul du loyer minimum progressif

en fonction des ressources doit entraîner, pour elles, une diminution dudit loyer par rapport à celui qui aurait résulté de l'application du régime antérieur au décret susvisé du 30 juin 1961. L'incidence de la non-prise en considération des remboursements anticipés sur la situation faite aux familles à revenus modestes doit donc être appréciée à la lumière des avantages que leur accorde par ailleurs la réforme. Au demeurant, le fait de cesser, pour les familles intéressées, d'effectuer des remboursements en anticipation des obligations résultant des contrats de prêts souscrits, ne leur cause, dans l'immédiat, aucun préjudice, mais leur procure, au contraire, un allégement de charges : Il est vrai que ce procédé permettait d'abréger la durée normale d'amortissement des prêts et, dans certains cas, de faire couvrir par l'allocation de logement des amortissements qui auraient dû normalement échapper à la compensation familiale. Il ne paraît pas choquant qu'il soit mis un terme à cette possibilité qui constituait, en quelque sorte, un détournement de la réglementation. Les familles qui, pendant toute la durée normale d'amortissement des prêts assumeront la charge d'enfants ouvrant droit au bénéfice des prestations familiales pourront prétendre à l'allocation de logement jusqu'au terme de cette période et la non-prise en compte des remboursements anticipés ne leur cause aucun préjudice. Il est à cet égard rappelé à l'honorable parlementaire qu'aux termes de l'article L. 510 du code de la sécurité sociale, les allocations de logement sont des prestations familiales et qu'elles perdraient ce caractère si elles devaient indirectement, mais de façon certaine, venir en déduction de remboursements qui auraient dû être effectués par des personnes n'ayant plus d'enfant à charge. Il n'est donc pas équitable d'estimer que la réforme opérée par le décret du 30 juin 1961 porte préjudice aux familles à revenus modestes alors qu'au contraire, elle comporte une amélioration sensible de leur situation aussi longtemps que ces familles continueront à assumer la charge d'enfants ouvrant droit au bénéfice des prestations familiales. En second lieu, les points précis soulevés par l'honorable parlementaire appellent les réponses suivantes : 1° Aux termes de l'article 12 du décret du 30 juin 1961, les clauses de contrat doivent fixer les modalités et la périodicité des paiements. Il suit de là, sous réserve de l'appréciation souveraine des juridictions de sécurité sociale, que, pour déterminer le montant des mensualités de remboursement, les parties ne sauraient valablement, au regard de la réglementation de l'allocation de logement, se référer au plafond mensuel du loyer applicable pour le calcul de l'allocation puisque, dans la mesure où ledit plafond n'est pas connu des intéressés au moment de la passation du contrat, la périodicité des paiements est elle-même inconnue. En revanche, rien n'interdit aux parties de fixer en valeur absolue des mensualités de remboursement égales ou aussi proches que possible du plafond puisqu'alors la périodicité des paiements peut être déterminée dans le contrat. 2° Les contrats de prêts peuvent toujours être revisés d'un accord commun des parties mais les nouvelles obligations connues au moment où le contrat est passé ne sont prises en compte pour le calcul de l'allocation de logement que si cette revision fait l'objet d'un acte ayant acquis date certaine avant l'entrée dans les lieux du bénéficiaire ou au plus tard au moment de l'acte de vente s'il s'agit d'un logement acheté par son occupant. Les obligations nouvelles découlant des revisions effectuées postérieurement à cette date ne sont pas prises en considération pour le calcul de l'allocation de logement sauf s'il s'agit d'emprunts contractés par les premiers occupants d'un logement neuf et à la double condition : *a*) qu'ils soient destinés au règlement du solde des dépenses de construction initialement engagées ou de celles qui ont été jugées indispensables à la délivrance du certificat de conformité ; *b*) qu'ils ne se substituent pas aux prêts déjà obtenus par le bénéficiaire, étant entendu que, dans tous les cas, l'acte du prêt devra mentionner la prescription d'emploi et les moyens propres à l'assurer. 3° Les familles qui accèdent à la propriété à l'aide des prêts individuels consentis par les sociétés de crédit immobilier, ou par les sociétés coopératives d'H. L. M. bénéficient, pendant les dix premières années de remboursement, d'une bonification d'intérêt égale à 1 p. 100 du capital emprunté. Certaines familles remboursent pendant cette période, des mensualités supérieures à celles auxquelles elles sont contractuellement tenues en vue de diminuer d'autant les remboursements plus importants qu'elles doivent effectuer après dix ans. L'article 12 du décret n° 61-687 du 30 juin 1961 interdit de prendre en compte, pour le calcul de l'allocation de logement, les remboursements ainsi effectués en anticipation des obligations résultant des contrats de prêts souscrits. Si, cependant, lesdits contrats ont prévu initialement pour les familles, l'obligation d'effectuer au cours des dix premières années des remboursements supérieurs à ceux qui résulteraient du jeu normal de la bonification d'intérêts de 1 p. 100 du capital emprunté, rien n'interdirait de prendre en compte pour le calcul de l'allocation de logement la totalité de ces remboursements. 4° L'éventualité envisagée par l'honorable parlementaire ne paraît pas devoir comporter de risques pour les familles dans la mesure où les prêts complémentaires contractés par les intéressés n'ont pas pour effet de porter l'ensemble des mensualités de remboursement au-delà du loyer plafond prévu à l'article 13 du décret n° 61-687 du 30 juin 1961. Au demeurant, les emprunts à très court terme que pourraient contracter les intéressés doivent, pour être pris en compte pour le calcul de l'allocation, répondre aux conditions posées par l'article 12 du décret susvisé du 30 juin 1961, c'est-à-dire, avoir acquis date certaine avant l'entrée dans les lieux. S'agissant de familles accédant à la propriété à l'aide de prêts spéciaux du crédit foncier, il est rappelé que les cinq premières annuités portent sur les seuls intérêts à l'exclusion du remboursement du capital emprunté. Les familles intéressées ont ainsi la possibilité de contracter des prêts complémentaires à moyen et court terme en sorte que les mensualités afférentes aux intérêts du prêt principal augmentées des mensualités de remboursement en capital et en intérêts des prêts complémentaires ne dépassent pas le loyer plafond. 5° Ainsi qu'il a été exposé plus haut, il n'est pas exact de dire que les accédants à la propriété ont contracté des obligations à un moment où les perspectives précises d'une aide leur permettaient de le faire pour la simple raison que les intéressés ignoraient pour l'avenir le montant du loyer minimum servant de base au calcul de l'allocation de logement. Sans qu'il existe, à proprement parler, de droits acquis en matière d'allocation de logement, il demeure cependant que les accédants à la propriété auront désormais la possibilité de prévoir le montant de l'allocation qui leur sera servie en fonction de l'évolution de leurs charges et de leurs ressources puisque dorénavant les pourcentages de ressources servant au calcul du loyer minimum ne seront plus modifiés chaque année. 6° S'il est tout à fait souhaitable que les familles aient la possibilité d'effectuer des travaux d'entretien, l'allocation de logement n'a jamais eu pour objet de financer de semblables travaux. S'il en était autrement, il conviendrait d'accorder l'allocation de logement à toutes les familles propriétaires du logement qu'elles occupent même si elles ont achevé le remboursement des prêts contractés en vue d'accéder à la propriété. Au demeurant, les avantages nouveaux dont les familles à revenus modestes sont appelées à bénéficier du fait de l'entrée en vigueur de la réforme de l'allocation de logement doivent permettre à celles de ces familles qui sont disposées à consentir, en faveur de leur logement, un effort égal à celui qu'elles consentaient précédemment, d'épargner une partie de leurs ressources en vue de faire face aux travaux de réparation et d'entretien, et, en attendant, de capitaliser à leur profit le produit de cette épargne. 7° Il résulte de ce qui précède que la situation des familles à revenus modestes qui accèdent à la propriété doit être améliorée du fait de l'intervention du décret n° 61-687 du 30 juin 1961.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

11043. — **M. Chandernagor** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que le tonnage de 35.000 tonnes de transport public routier utilisable en zone longue, réparti en application de l'arrêté ministériel du 25 mai 1959, a surtout profité aux entreprises de la Seine et des régions les plus industrialisées ; qu'un contingent supplémentaire nettement insuffisant pour faire face aux besoins serait en voie de distribution et que trente-quatre départements, notamment tous ceux du Massif Central, ne profiteraient pas de cette distribution ; que des entreprises dont le siège se trouve dans des régions industrialisées viennent chercher du fret dans la Creuse, notamment de la viande, du bois, de la pierre ; qu'un certain nombre de petites entreprises creusoises ont demandé que les cartes « zone courte » qu'ils exploitent soient transformées en « zone longue » ; que du matériel reste inemployé, ce qui, après la fermeture de plusieurs lignes ferroviaires, accentue l'isolement et le sous-équipement du département de la Creuse. La politique actuelle des transports publics de marchandises, compte tenu de la carence du rail dans certains départements, accentue le déséquilibre entre les régions industrialisées et les autres. Il lui demande s'il compte accorder satisfaction aux transporteurs creusois qui ont demandé la transformation en « zone longue » des cartes de « zone courte » dont ils sont titulaires. (*Question du 11 juillet* 1961.)

Réponse. — Le contingent de tonnage supplémentaire de zone longue fixé par l'arrêté du 25 mai 1959 a été réparti, conformément aux buts définis par l'article 31 du décret du 14 novembre 1949, en tenant compte des besoins économiques et de la situation géographique des divers départements, ainsi qu'avec le souci de répondre au mieux aux intérêts de la profession. Les opérations de répartition sont pratiquement terminées et il n'est pas envisagé de procéder à de nouvelles attributions avant que soient connus les effets des mesures édictées par l'ensemble des textes pris à la date du 30 juin dernier, et de la mise en vigueur de la tarification obligatoire des transports publics routiers de marchandises. Quant à la répartition des 35.000 tonnes, on a donné la priorité à la régularisation de la situation des anciens locataires de fonds de commerce de transport et de celle des transporteurs qui exerçaient leur activité de zone longue sous le couvert d'autorisations provisoires. Mais il ne s'ensuit pas, pour autant, que le département de la Seine et les régions les plus industrialisées aient été les principaux bénéficiaires de ce contingent. L'une des plus constantes préoccupations des répartiteurs a été, bien au contraire, de maintenir un certain équilibre entre tous les départements, afin de ne pas favoriser arbitrairement l'équipement des uns par rapport aux autres, mais d'assurer à tous une utilisation optimale du matériel en service. Pour ce qui concerne plus spécialement le département de la Creuse, si l'on fait abstraction des anciens locataires de tonnage de zone longue, dont la situation a été régularisée à 100 p. 100, et si l'on ne considère que les titulaires d'inscriptions de zone courte qui pouvaient faire état, depuis une date souvent relativement récente, d'une clientèle de zone longue même relativement restreinte, on constate que les trois quarts des demandes ont donné lieu à une attribution de tonnage qui met désormais les bénéficiaires en mesure d'effectuer des transports sur tout le territoire métropolitain, sans autorisation préalable et à aussi grande fréquence qu'ils le désirent. La répartition du contingent ne peut avoir une incidence défavorable sur l'économie du département de la Creuse et le tonnage de zone longue inscrit dans le département met les entreprises creusoises dans la possibilité de répondre aux offres d'une clientèle de zone longue, même sensiblement accrues.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.